

RESOCONTO STENOGRAFICO

152.

SEDUTA DI MARTEDÌ 6 MAGGIO 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONILDE IOTTI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE SCALFARO

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	13865	(Autorizzazione di relazione orale)	13865, 13911
Disegni di legge:		(Proposta di assegnazione a Commissioni in sede legislativa)	13869
(Assegnazione a Commissioni in sede referente)	13868	(Proposta di trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)	13870
(Autorizzazione di relazione orale)	13865	(Trasmissione dal Senato)	13868, 13911
(Cancellazione dall'ordine del giorno per decorrenza dei termini di cui all'articolo 77 della Costituzione)	13868	Interrogazioni e interpellanze (Annunzio)	13913
(Proposta di assegnazione a Commissioni in sede legislativa)	13869	Interpellanze e interrogazioni concernenti l'accordo Alfa Romeo-Nissan (Svolgimento):	
(Trasmissione dal Senato)	13868	PRESIDENTE	13871
Proposte di legge:		ALTISSIMO (PLI)	13906
(Annunzio)	13867	CRUCIANELLI (PDUP)	13904
(Assegnazione a Commissioni in sede referente)	13868, 13911		

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

PAG.	PAG.		
DE MICHELIS, <i>Ministro delle partecipazioni statali</i>	13884	Corte dei conti (Trasmissione di documento)	13871
GEREMICCA (PCI)	13880	Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio (Annunzio)	13911
LABRIOLA (PSI)	13893	Gruppo parlamentare (Modifica nella costituzione)	13865
MARGHERI (PCI)	13875, 13899	Ministro del bilancio e della programmazione economica (Trasmissione di documento)	13871
OLCESE (PRI)	13907	Per lo svolgimento di una interrogazione:	
PINTO (PR)	13874, 13908	PRESIDENTE	13912
RENDE (DC)	13910	MACCIOTTA (PCI)	13912
TESSARI ALESSANDRO (PR)	13896	Risoluzione (Annunzio)	13913
VALENSISE (MSI-DN)	13873, 13891	Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	13871
VIGNOLA (PCI)	13902	Sulle dimissioni del deputato Pazzaglia da componente della Commissione parlamentare per l'indirizzo e la vigilanza sulla RAI-TV:	
VISCARDI (DC)	13878, 13901	PRESIDENTE	13912
Commissione parlamentare per il controllo sugli interventi nel Mezzogiorno (Sostituzione di deputati componenti)	13912	BAGHINO (MSI-DN)	13912
Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi (Sostituzione di un deputato componente)	13865	Ordine del giorno della seduta di domani	13913
Commissione parlamentare per il parere al Governo sulle norme delegate relative alla riforma tributaria (Sostituzione di un deputato componente)	13912	Trasformazione e ritiri di documenti del sindacato ispettivo	13915
Commemorazione del Presidente della Repubblica socialista federativa di Jugoslavia Tito:			
PRESIDENTE	13866		
GASPARI, <i>Ministro senza portafoglio</i>	13866		

La seduta comincia alle 16,30.

DE CATALDO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta pomeridiana del 15 aprile.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Ferrari Giorgio, Marzotto Caotorta, Orsini Bruno, Pisoni e Zamberletti sono in missione per incarico del loro ufficio.

Autorizzazioni di relazione orale.

PRESIDENTE. La I Commissione permanente (Affari costituzionali) ha deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sul seguente progetto di legge:

S. 356. — Senatori DE SABBATA ed altri: « Abrogazione del n. 7) dell'articolo 2 del testo unico delle leggi recanti norme per la disciplina dell'elettorato attivo e per la tenuta e la revisione delle liste elettorali » *(approvato dal Senato)* (1638).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La X Commissione permanente (Trasporti) ha deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sul seguente disegno di legge:

S. 822 — « Conversione in legge del decreto-legge 13 marzo 1980, n. 66, concer-

nente interventi a garanzia dell'esercizio di pubblici servizi di trasporto in regime di concessione » *(approvato dal Senato)* (1614).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Modifica nella costituzione di un gruppo parlamentare.

PRESIDENTE. Il presidente del gruppo parlamentare della democrazia cristiana ha comunicato che in data 29 aprile 1980 è entrato a far parte del Comitato direttivo del gruppo il deputato Santuz in sostituzione del deputato Napoli, chiamato a far parte del Governo.

Sostituzione di un deputato componente della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi.

PRESIDENTE. Comunico di avere chiamato a fare parte della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi il deputato Pazzaglia in sostituzione del deputato Baghino dimissionario.

BAGHINO. Chiedo di parlare su questa comunicazione o per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, non posso darle la parola, perché ho fatto una semplice comunicazione all'Assemblea che non può essere discussa in aula. Se lei lo riterrà opportuno, potrà chiedere di parla-

re quando sarà data lettura del processo verbale della seduta odierna.

BAGHINO. Chiedo dunque di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Questo potrà farlo alla fine della seduta.

BAGHINO. Tengo comunque a precisare che la nomina del deputato Pazzaglia non è stata accettata.

Commemorazione del Presidente della Repubblica socialista federativa di Jugoslavia Tito.

PRESIDENTE (*Si leva in piedi e con lui i deputati e i membri del Governo*). Onorevoli colleghi, la morte del Presidente Tito riempie il nostro animo di commozione e di profondo rammarico. Credo che questi siano i sentimenti comuni alla nostra Assemblea e agli uomini di pace e di progresso dinnanzi al compiersi di una esemplare vicenda umana e politica. Di questi sentimenti vogliamo rinnovare, ora e qui, la testimonianza all'amico popolo di Jugoslavia.

Tito rientra nella storia del mondo moderno non solo come il capo di un popolo in lotta per la sua liberazione e indipendenza, ma anche come la guida di un paese che afferma, fra difficoltà e asprezze, la propria identità nazionale e cerca una strada originale per il proprio progresso.

Rivoluzionario e statista, Tito è stato il protagonista del travagliato ma ricco processo di affermazione di un'autonoma esperienza di socialismo fondata sui principi dell'autogestione.

Capo di un paese oppresso da secoli di arretratezza e teatro di influenze contrapposte, Tito seppe realizzare una mirabile sintesi con il suo popolo, e guidare la Jugoslavia ad un futuro nuovo. Ciò superando le asprezze e i rischi dell'isolamento nel difficile contesto europeo diviso in blocchi, e diventando iniziatore e punto fondamentale di un nuovo movimento di carattere mondiale che univa e unisce tut-

ti i paesi non allineati. Questo ha fatto di Tito uno dei grandi protagonisti del nostro tempo.

La grande intuizione che ha ispirato costantemente l'iniziativa politica del presidente Tito è stata quella di un mondo che non può più essere chiuso nello schema bipolare, ma nel quale la voce e le ragioni di nuovi paesi e popoli devono trovare adeguato spazio. Solo così, oggi, è possibile una effettiva politica di pace, di cooperazione e di uguaglianza tra i popoli.

Questa lungimirante visione dei rapporti internazionali è stata decisivo fattore del grande progresso delle relazioni di amicizia, comprensione e cooperazione tra la Jugoslavia e l'Italia. In questa « frontiera aperta » tra i nostri due paesi, e nel patto di Osimo che ha definitivamente sanato ogni ragione di disputa, noi vediamo la testimonianza di come due differenti realtà sociali e politiche possano non solo convivere ma intrecciarsi nel comune vantaggio e nell'attiva amicizia.

Nel rinnovare il nostro commosso cordoglio all'Assemblea della Repubblica federativa di Jugoslavia, auspichiamo che il popolo jugoslavo possa proseguire, in piena autonomia ed indipendenza, nel solco aperto dall'opera e dall'intelligenza del presidente Tito, il cammino sulla strada di progresso economico e civile; e continui ad essere un grande punto di riferimento nell'interesse della pace in Europa e nel mondo (*Segni di generale consentimento*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GASPARI, *Ministro senza portafoglio*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con la morte del Presidente Tito la Jugoslavia e la comunità internazionale si vedono privati di un protagonista che tanto ha marcato con la sua impronta la storia degli ultimi quaranta anni.

Nell'associarmi a nome del Governo ai sentimenti di cordoglio espressi in questa

aula dal nostro Presidente, ricordo con viva emozione e con profondo rispetto la figura prestigiosa di Josip Broz Tito, la sua opera instancabile e lungimirante che ha condotto a lusinghieri traguardi la Repubblica socialista federativa di Jugoslavia, il suo costante impegno per la pace e la collaborazione internazionale.

Intrepido combattente per i principi di indipendenza dei popoli ed assertore convinto di un assetto europeo e mondiale fondato sul rispetto e sulla cooperazione reciproca, Tito lascia un retaggio di cui i popoli della Jugoslavia vanno a giusto titolo fieri, ma che appartiene ormai al mondo intero, che dalla personalità eccezionale del Maresciallo è stato enormemente arricchito.

In questo momento di grande tristezza, l'Italia si sente vicina ai popoli jugoslavi per la grave perdita che li ha colpiti e che li ha resi orfani di un uomo che aveva saputo condurre il suo paese lungo una direzione originale, sempre teso alla salvaguardia della sua indipendenza e alla ricerca del suo benessere.

Se gravissima è la perdita per la vicina Repubblica socialista federativa di Jugoslavia, la scomparsa del presidente Tito lascia un vuoto difficilmente colmabile anche nella comunità internazionale, proprio in un momento di crescenti tensioni e di incumbenti pericoli; in un momento cioè in cui sarebbero stati più che mai necessari l'apporto prezioso della sua opera, il prestigio della sua figura, la chiarezza della sua visione politica, la sua estrema duttilità quanto ai mezzi, cui si accompagnavano fermezza e decisione nel mirare al perseguimento degli obiettivi fissati.

Rievocare la figura di Tito significa anche riferirsi allo sviluppo dei rapporti di amicizia e di collaborazione tra l'Italia e la Jugoslavia: il maresciallo ha impresso a tali rapporti un decisivo impulso. Gli va in parte riconosciuto il merito di aver attribuito una importanza prioritaria al superamento delle conseguenze di un passato drammatico e di essersi adoperato con tutto il peso della sua autorità per l'instaurazione di un nuovo clima tra le due sponde dell'Adriatico, non solo sul

piano delle relazioni politiche, ma anche su quello dei contatti umani.

I risultati di questa azione, cui collaborarono uomini eminenti di entrambi i paesi sono ora dinanzi ai nostri occhi. Sulla base dei principi dell'atto che ad Helsinki concluse la Conferenza per la sicurezza e la cooperazione europea, principi ribaditi, per quanto più direttamente ci riguarda, nel preambolo del trattato di Osimo, Italia e Jugoslavia hanno felicemente stabilito un modello esemplare di pacifiche e costruttive relazioni fra paesi governati da differenti sistemi socio-politici. Consolidare e sviluppare tale modello costituisce il migliore tributo che possiamo rendere alla memoria di Tito.

PRESIDENTE. In segno di lutto sospendo la seduta per mezz'ora.

La seduta, sospesa alle 16,45, è ripresa alle 17,15.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
SCALFARO

**Annunzio
di proposte di legge.**

PRESIDENTE. Comunico che in data 29 aprile 1980 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

FERRARI MARTE ed altri: « Norme in materia di rapporto di lavoro e di trattamento economico del personale dello INPS adibito al settore della elaborazione elettronica dei dati » (1645);

ALIVERTI ed altri: « Norme per l'estensione ed il rifinanziamento della legge 28 novembre 1965, n. 1329, recante provvedimenti per l'acquisto di nuove macchine utensili » (1646);

ZANIBONI: « Modifica della legge 8 aprile 1976, n. 278, concernente norme sul decentramento e sulla partecipazione dei cittadini nella amministrazione del comune » (1647);

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

GRIPPO ed altri: « Modifica dell'articolo 9, secondo comma, della legge 9 agosto 1978, n. 463, concernente disposizioni sul funzionamento delle scuole materne statali » (1648).

In data 5 maggio 1980 è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge dai deputati:

AMODEO ed altri: « Norme per la ricostruzione della carriera delle insegnanti di scuola materna » (1649).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissioni dal Senato.

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

S. 649. — « Modifiche all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1967, n. 215, riguardante il personale in servizio nelle istituzioni scolastiche e culturali all'estero » (approvato da quella III Commissione permanente) (1650);

S. 674. — Senatori CENGARLE ed altri: « Proroga del termine previsto dall'articolo 3 della legge 1° dicembre 1977, n. 907, concernente il conferimento del distintivo di onore di "Volontario della Libertà" al personale militare deportato nei Lager che rifiutò la liberazione per non servire l'invasore tedesco e la repubblica sociale durante la Resistenza » (approvata da quella IV Commissione permanente) (1651).

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

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

II Commissione (Interni):

ALBERINI ed altri: « Modifica della legge 18 aprile 1975, n. 110, relativa al con-

trollo delle armi, delle munizioni e degli esplosivi al fine della catalogazione » (1520) (con parere della I, della IV e della XII Commissione);

III Commissione (Esteri):

« Ratifica ed esecuzione dei protocolli che modificano la convenzione di Varsavia del 12 ottobre 19289 per l'unificazione di talune regole relative al trasporto aereo internazionale, adottati a Guatemala l'8 marzo 1971 ed a Montreal il 25 settembre 1975 » (1223) (con parere della I, della IV, della VI e della X Commissione);

X Commissione (Trasporti):

S. 821 — « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 marzo 1980, n. 67, concernente interventi in favore dei pubblici servizi automobilistici locali » (approvato dal Senato) (1639) (con parere della I e della V Commissione).

Cancellazione dall'ordine del giorno di disegni di legge per decorrenza dei termini di cui all'articolo 77 della Costituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, essendo trascorsi i termini di cui all'articolo 77 della Costituzione per la conversione in legge dei decreti-legge 29 febbraio 1980, nn. 35, 36 e 37, i relativi disegni di conversione saranno cancellati dall'ordine del giorno:

« Conversione in legge del decreto-legge 29 febbraio 1980, n. 35, recante norme per l'attività gestionale e finanziaria degli enti locali per l'anno 1980 » (1454).

Ritengo, pertanto, che le abbinate proposte di legge: TRIVA ed altri: « Provvedimenti per la finanza locale per il 1980 » (937) ed ANIASI ed altri: « Provvedimenti concernenti la finanza locale relativi all'esercizio finanziario 1980 » (1036), attualmente all'ordine del giorno dell'Assemblea, debbano essere rinviate in Commissione.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

S. 779 — « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 febbraio 1980, n. 36, concernente differimento del termine di cui all'articolo 89 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, in materia di opere idrauliche relative ai bacini idrografici interregionali nonché autorizzazione di spesa per opere idrauliche di competenza regionale » *(approvato dal Senato)* (1576).

« Conversione in legge del decreto-legge 29 febbraio 1980, n. 37, concernente durata dell'incarico di ispettore dei costi presso il Comitato interministeriale dei prezzi » (1455).

Proposte 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):

« Norme sulle attività alberghiere esistenti. Disposizioni per la prevenzione incendi » (1541) *(con parere della I, della III, della IX e della XIII Commissione);*

alla III Commissione (Esteri):

« Autorizzazione di spesa per l'acquisto o costruzione di immobili da destinare a sedi di istituti di cultura e di scuole italiane all'estero » (1350) *(con parere della V, della VI, della VIII e della IX Commissione);*

« Istituzione della Delegazione per la restituzione all'Italia del materiale culturale ed artistico sottratto al patrimonio nazionale » (1425) *(con parere della I, della II della V, della VI e della VIII Commissione);*

« Rinnovo ed aumento del contributo a favore della Società italiana per l'organizzazione internazionale (SIOI) » (1546) *(con parere della V Commissione);*

S. 556 — « Proroga del contributo a favore del Centro internazionale di studi e documentazione sulle Comunità europee per il quinquennio 1979-1983 » *(approvato dalla III Commissione del Senato)* (1575) *(con parere della V Commissione);*

alla IV Commissione (Giustizia):

S. 568 — « Provvedimenti urgenti per l'Amministrazione della giustizia » *(approvato dalla II Commissione del Senato)* (1518) *(con parere della I e della V Commissione);*

alla VI Commissione (Finanze e Tesoro):

S. 414-479 — Senatori BEORCHIA, GHERBEZ GABRIELLA ed altri: « Estensione alle "portatrici" della Carnia e delle zone limitrofe dei riconoscimenti previsti dalla legge 18 marzo 1968, n. 263 » *(approvato in un testo unificato dalla IV Commissione del Senato)* (1555) *(con parere della V e della VII Commissione);*

alla VII Commissione (Difesa):

S. 718 — Senatore TOLOMELLI ed altri: « Modifiche ed integrazioni alle leggi 18 agosto 1978, n. 497, e 5 agosto 1978, n. 457, dirette a facilitare l'acquisizione da parte del Ministero della difesa di immobili da destinare ad alloggi e servizi per le forze armate » *(approvato dalla IV Commissione del Senato)* (1569) *(con parere della I, della II, della V, della VI e della IX Commissione);*

« Corresponsione di indennità al personale impiegatizio tecnico imbarcato su unità della marina militare » (1542) *(con parere della I e della V Commissione);*

S. 631 — « Norme in materia di indennizzo privilegiato aeronautico in favore dei superstiti dei caduti nell'adempimento del dovere » *(approvato dalla V Commissione del Senato)* (1568) *(con parere della I, della II e della V Commissione);*

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

alla VIII Commissione (Istruzione):

« Proroga degli incarichi del personale docente e non docente nelle scuole materne, elementari, secondarie ed artistiche, nonché degli incarichi di presidenza nelle scuole secondarie ed artistiche » (1630) (con parere della I e della V Commissione);

S. 806 – Senatori MITTERDORFER e BRUGGER: « Norme particolari sull'accesso a posti direttivi negli istituti e scuole di istruzione secondaria ed artistica in lingua tedesca e delle località ladine in provincia di Bolzano » (approvato dalla VII Commissione del Senato) (1577) (con parere della I e della V Commissione);

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

« Classificazione tra le opere idrauliche di seconda categoria di quelle interessanti l'asta del fiume Isarco dal ponte Loreto, nella città di Bolzano, fino alle origini » (1271) (con parere della I, della V e della VI Commissione);

« Ristrutturazione degli organi amministrativi dell'ente autonomo per l'acquedotto pugliese » (1489) (con parere della I e della V Commissione);

alla X Commissione (Trasporti):

« Proroga di alcuni termini previsti dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e del regolamento di esecuzione approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1977, n. 783, concernenti la disciplina dell'autotrasporto di merci » (1494) (con parere della I Commissione);

alla XII Commissione (Industria):

S. 438 – Senatore FORMA ed altri: « Modifiche ad alcuni articoli delle leggi 7 dicembre 1951, n. 1559, e 30 aprile 1976, n. 385, relative alla disciplina della produzione e del commercio delle acquaviti » (approvato dalla X Commissione del Se-

nato) (1553) (con parere della IV, della VI, dell'XI e della XIV Commissione);

alla XIV Commissione (Sanità):

« Modifiche alla legge 5 marzo 1963, n. 292, come modificata dalla legge 20 marzo 1968, n. 419, concernente la vaccinazione antitetanica obbligatoria » (943) (con parere della I Commissione);

« Abrogazione della legge 4 dicembre 1956, n. 1428, relativa all'esenzione dai vincoli di inedificabilità nelle zone di rispetto dei cimiteri militari di guerra » (1462) (con parere della I, della VII e della IX Commissione).

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

Proposta di trasferimento di progetti di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa dei seguenti progetti di legge, per i quali la X Commissione permanente (Trasporti), cui erano stati assegnati in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni il trasferimento alla sede legislativa:

MARZOTTO CAOTORTA ed altri: « Leggequadro per i trasporti locali e Fondo nazionale trasporti » (228); BOCCHI ed altri: « Principi fondamentali per la ristrutturazione, il potenziamento dei trasporti pubblici locali di competenza regionale. Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti » (528). (La Commissione ha proceduto all'esame abbinato).

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

Trasmissione dal ministro del bilancio e della programmazione economica.

PRESIDENTE. Il ministro del bilancio e della programmazione economica ha comunicato, ai sensi dell'articolo 33 della legge 20 marzo 1975, n. 70, di aver provveduto con proprio decreto a nominare un membro del comitato amministrativo dell'Istituto di studi per la programmazione economica (ISPE).

Questa comunicazione è depositata negli uffici del Segretario generale a disposizione degli onorevoli deputati.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. La Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'Istituto postelegrafonici, per gli esercizi dal 1971 al 1976 (doc. XV, n. 37/1971-1972-1973-1974-1975-1976).

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 interrogazioni concernenti l'accordo Alfa Romeo-Nissan.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze:

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato, per sapere se, in ordine al ventilato ac-

cordo Alfa Romeo-Nissan, la FIAT e gli ambienti ministeriali a lei vicini agiscano perché l'accordo non venga concluso, mentre il Governo non saprebbe come risolvere il problema.

Gli interpellanti chiedono, inoltre, di sapere:

se è esatto che l'accordo non prevede alcuna cessione al gruppo giapponese di quote azionarie, ma si tratterebbe di semplice integrazione produttiva, in quanto l'Alfa Romeo si limiterebbe a montare la carrozzeria della Nissan, e tale fornitura verrebbe pagata con cessioni tecnologiche (motore, cambio, ecc.) da utilizzare, su licenza, in Giappone;

se è altresì esatto che l'operazione ha il suo punto chiave nella vastissima rete di commercializzazione della Nissan, rete estesa in tutto il mondo, in particolare sul mercato degli Stati Uniti, e che nessuna altra società del settore può offrire;

se il Governo intenda riferire con urgenza al Parlamento, in particolare sul comportamento del ministro delle partecipazioni statali, il quale, su pressioni della FIAT, darebbe ripetute disposizioni al presidente dell'IRI Pietro Sette perché la trattativa con i giapponesi non si concluda, facendo perdere così l'occasione propizia per risanare l'Alfa Romeo ».

(2-00329) « MARTINAT, TATARELLA, VALENSISE »;

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri delle partecipazioni statali, del bilancio e programmazione economica e dell'industria, commercio e artigianato, per conoscere gli intendimenti che hanno ispirato ed ispirano l'azione del Governo in rapporto alla progettata intesa tecnologica e commerciale tra la società italiana a prevalente partecipazione pubblica Alfa Romeo, nonché società consociate, e la società giapponese Nissan, in corso di avanzata definizione;

per sapere quali concrete iniziative in particolare il Governo stesso abbia adottato attraverso gli appropriati canali non

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

solo perché siano rapidamente rimossi eventuali ostacoli e remore di varia provenienza e natura, ma anche e soprattutto per favorire in ogni modo una positiva ed urgente conclusione delle intese, tutelando gli interessi dell'industria pubblica nel settore dell'automobile, ed anche in quello che di riflesso è investito delle tecnologie e della siderurgia, tenuto anche conto delle difficoltà non lievi che vari fattori esterni ed interni alle imprese pubbliche hanno creato e creano, con danno generale oltre che con allarmanti crisi endemiche lamentate soprattutto nei poli di Arese (Milano) e di Pomigliano d'Arco (Napoli) ».

(2-00336)

« LABRIOLA »;

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato, per conoscere gli intendimenti del Governo in relazione all'accordo che sarebbe intervenuto tra l'Alfa Romeo e la Nissan ».

(2-00390) « CICCIOMESSERE, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BALDELLI, BOATO, BONINO EMMA, CRIVELINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI, TESSARI ALESSANDRO »;

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro delle partecipazioni statali, per conoscere il significato, i criteri, gli obiettivi del preannunciato accordo Alfa Romeo-Nissan e la posizione del Governo nella polemica che esso ha provocato.

Gli interpellanti, ritenendo necessario e vantaggioso per il paese un processo di integrazione produttiva e commerciale, anche internazionale, che consenta alle imprese automobilistiche di trovare una risposta efficace all'inevitabile rallentamento dell'espansione del mercato (e ciò vale a maggior ragione nel caso di un'azienda delle dimensioni dell'Alfa Romeo); ritenendo altresì necessaria una programmazione nell'intero comparto (Alfa Romeo, FIAT,

Innocenti, ecc.) per evitare che squilibri e contraddizioni aprano pericolose prospettive per l'economia nazionale; chiedono quali siano gli orientamenti strategici del Governo e, contemporaneamente, le iniziative messe in opera per evitare che, in attesa dei necessari programmi di settore, l'azione dell'Alfa Romeo possa essere condizionata, paralizzata e vanificata, con grave danno non solo per l'impresa pubblica, ma per tutta la collettività ».

(2-00426)

« MARGHERI, CALAMINICI »;

« Il sottoscritto chiede di interpellare ministri del bilancio e programmazione economica e delle partecipazioni statali, per conoscere:

gli orientamenti del Governo in merito all'annunciato accordo di *jointventure* tra l'italiana Alfa Romeo e la giapponese Nissan per la produzione di 60 mila vetture annue di cui il 50 per cento destinate al mercato interno;

gli effetti di tale accordo sul settore dell'auto in Italia;

le conseguenze sui rapporti commerciali CEE-Giappone;

i raccordi tra i contenuti di tale accordo ed il piano strategico presentato all'IRI dall'Alfa Romeo;

le conseguenze produttive ed occupazionali di tale accordo collocabili nell'area meridionale ».

(2-00428)

« VISCARDI »;

« I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri del bilancio e programmazione economica e delle partecipazioni statali, per sapere quali sono gli orientamenti del Governo in rapporto all'annunciato accordo Alfa Romeo-Nissan, oltre che alla definizione del piano di settore auto e alla sua connessione con il più generale piano di trasporti; quali sono gli atti immediati che il Governo intende porre in essere per consentire la rapida conclusione dell'accordo Alfa Romeo-Nissan ponendo fine a manovre, dilazioni, richieste assistenziali assurdamente neoprotezionistiche; quali sono gli interventi predispo-

sti dal Ministero delle partecipazioni statali e in generale dal Governo per sostenere positivamente le conseguenti implicazioni dell'accordo sia in ordine al riordino e alla qualificazione dell'Alfa Sud e alla costruzione del suo previsto nuovo stabilimento in Campania (tipologia produttiva, tempi di attuazione, livelli di occupazione e preparazione professionale), sia in ordine alla promozione di nuove attività indotte e allo sviluppo di quelle esistenti ».

(2-000430) « GEREMICCA, VIGNOLA »,

e della seguente interrogazione dell'onorevole Catalano, al ministro delle partecipazioni statali, « per conoscere i criteri e i contenuti del possibile accordo Alfa Romeo-Nissan e quali siano le valutazioni del Governo in merito.

L'interrogante, nel ricordare le valutazioni del sindacato circa la maggiore attendibilità, anche internazionale, dell'Alfa Romeo, rispetto ad analoghe profferte FIAT che si presenta in questa fase investita anch'essa da crisi produttiva, ritiene quanto mai urgente che iniziative del Governo che evitino le contraddizioni derivanti da una guerra commerciale fra le industrie nazionali, definiscano le linee programmatiche nel settore in rapporto anche ad una politica dei trasporti, e facciano salve conquiste normative ed occupazionali dei lavoratori » (3-01479).

Queste interpellanze e questa interrogazione, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Valensise ha facoltà di svolgere l'interpellanza Martinat n. 2-00329.

VALENSISE. Signor Presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, la nostra interpellanza è ormai vecchia di diverse settimane; a suo tempo intendeva porre il problema di una completa informativa su quelle che passavano come trattative tra l'Alfa Romeo e la Nissan che, come è noto, hanno interessato lungamente la stampa di informazione, nonché quella specializzata, sotto il profilo delle voci e delle imprecisioni delle notizie stesse e sotto il

profilo altresì della ripulsa o del sostegno che ad esse venivano da opposte e contrastanti tesi.

Non abbiamo avuto, al momento, tesi precostituite e, nelle occasioni della discussione sulla legge finanziaria e di quella sul bilancio dello Stato, abbiamo ribadito ciò che questa sera riaffermiamo in apertura di questo dibattito: a cuore del Movimento sociale italiano-destra nazionale stanno soltanto gli interessi del lavoro italiano, specialmente quelli del lavoro nel meridione d'Italia. Se gli accordi considerati sono fatti in questa od in altra prospettiva, lo sapremo tra poco dalle dichiarazioni che l'onorevole ministro certamente renderà in proposito. Se gli accordi comporteranno vantaggi o meno, lo vedremo: siamo preoccupati soltanto che determinate linee della nostra produzione automobilistica, una volta che siano state accertate anche da altre forze politiche, nel presupposto che la produzione automobilistica rappresenta un settore portante e trainante per tutta l'economia italiana, siano inquadrare in un discorso programmatico generale, tale da non continuare nella penalizzazione del Mezzogiorno.

Parlo da meridionale: secondo la stampa di questi ultimi mesi, l'accordo tra l'Alfa Romeo e la Nissan prevederebbe l'importazione di lamiere stampate, prodotte dalla siderurgia giapponese e l'esportazione di tecnologie avanzate della nostra Alfa Romeo. Ci sta bene, perché l'Italia deve esportare le sue tecnologie, ma ci sia consentito di chiedere fin da ora quali sono le prospettive perché questa importazione di manufatti della siderurgia giapponese, che, seppure limitata è tuttavia non del tutto trascurabile, dovrebbe essere portata a effetto nel mezzogiorno d'Italia, dove per amara ironia degli sviluppi di una certa politica, la siderurgia di Bagnoli è in crisi; la siderurgia del quarto centro di Taranto è caratterizzata dalla sottoutilizzazione degli impianti; l'esperimento di Gioia Tauro si è risolto in un fallimento dopo dieci anni di promesse più o meno mistificate.

Ci auguriamo che il ministro ci fornisca una risposta a tutto questo, come pu-

re un quadro generale delle linee degli accordi, i quali non si possono stipulare secondo le proprie maggiori o minori simpatie per la grande industria del nord o per le partecipazioni statali. Non è in gioco una polemica ormai superata fra industria privata e partecipazioni statali: è in gioco la carenza di scelte di una politica economica di fondo, da parte del Governo. Questa carenza postula un rilancio indispensabile, urgente ed improrogabile di tutta l'Italia meridionale che non ne può più di illusioni e parole!

Ci auguriamo che questi accordi si inseriscano nel quadro delineato, senza riguardi per alcuno se non per la realtà mondiale dell'automobile, la quale rappresenta un settore - ripeto - altamente trainante, come riconoscono ormai tutte le forze politiche. Eppure, un tempo l'automobile da certe forze politiche era demonizzata come responsabile di ogni e qualsiasi guasto e dissesto della nostra economia.

Quello dell'automobile è invece un settore che va riguardato sotto il profilo del suo disegno mondiale, sotto il profilo del suo disegno europeo, perché c'è anche una realtà europea di cui va tenuto conto; una realtà europea della quale certamente in sede di accordi vanno considerati i contorni, in modo che essi possano essere contorni favorevoli e non sfavorevoli all'industria ed alla occupazione italiana.

C'è una notizia giornalistica sui giornali finanziari di oggi, secondo la quale addirittura gli Stati Uniti d'America aprirebbero ai giapponesi; più precisamente gli americani stipulerebbero accordi con i giapponesi proprio nel settore delle automobili. Noi non sappiamo se la notizia sia più o meno fondata. Sembra dalle indiscrezioni di stampa che si tratti di conversazioni tra il Presidente Carter ed il primo ministro giapponese, svoltesi nello scorso primo maggio. Gli Stati Uniti d'America hanno subito colpi pesanti dall'importazione di automobili giapponesi, e cercano di venire a migliori consigli.

Noi siamo in una situazione profondamente diversa dal punto di vista delle

dimensioni del mercato, ma dobbiamo difendere caratteristiche peculiari della nostra industria automobilistica, per potenziarle e rilanciarle oltre i mari e in tutte le direzioni. L'industria automobilistica italiana ha il diritto alla possibilità di conquistare spazi sempre più ampi di mercato per le caratteristiche della sua tecnologia avanzata, per le caratteristiche dell'immagine dei suoi prodotti. Tale immagine è stata portata a conoscenza dei popoli del mondo dalle fortune ed anche dalle sfortune sportive delle nostre automobili, da un'antica tradizione che l'Italia ha avuto.

In questo quadro, ci apprestiamo ad ascoltare le dichiarazioni che il ministro delle partecipazioni statali vorrà renderci, riservandoci di esprimere in sede di replica le considerazioni che ci saranno suggerite da tali dichiarazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Labriola ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-00336.

LABRIOLA. Rinunzio a svolgerla, signor Presidente, riservandomi di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Labriola.

L'onorevole Pinto ha facoltà di svolgere la interpellanza Ciccimessere numero 2-00390, di cui è cofirmatario.

PINTO. Molto brevemente, signor Presidente, in quanto ritengo che oggi l'attenzione di noi tutti converga su quanto ci diranno i rappresentanti del Governo molto più che su quello che noi possiamo dire illustrando le nostre interpellanze. Dunque, dirò brevemente solo alcune cose. Innanzi tutto, desidero rilevare che purtroppo questa discussione arriva oggi con grave ritardo, dopo periodi di silenzio e di posizioni non chiare.

Sull'accordo Alfa-Nissan si è detto molto, signor rappresentante del Governo, colleghi. Abbiamo visto in questa fase come la FIAT abbia la forza di poter incidere e determinare anche dei silenzi da

parte del Governo e di autorità competenti. C'è in giro preoccupazione sul significato di questo accordo, con il quale si potrebbe aprire il mercato al Giappone. Secondo me, dobbiamo in primo luogo chiarirci alcune cose. Innanzi tutto, non si tratta di dover scegliere tra il capitale privato ed il capitale pubblico. Purtroppo oggi, dopo anni, per tutto quello che la società dell'auto significa, ci troviamo a dover difendere l'industria automobilistica, nell'ambito di una situazione in cui è mancata una politica dei trasporti seria e alternativa, è mancata, in sostanza, una programmazione.

È vero, però, che basta fare degli esempi per capire che il problema del mercato non è nell'accordo Alfa-Nissan, ma è in tutto quello che non si è fatto in questi tempi. Nei mesi di gennaio-febbraio, mentre la FIAT aumentava dell'1 per cento la sua produttività, la Nissan, per esempio, aumentava la produttività nei suoi stabilimenti del 20 per cento circa. Questo sta a significare che in altri paesi — non in Italia, ma in altri paesi — la ricerca è stata fatta, la programmazione è stata fatta, l'informatica e la elettronica hanno avuto un ruolo.

Basta recarsi sulle autostrade italiane per rendersi conto della massiccia presenza delle auto straniere al di là dell'eventuale accordo Alfa Romeo-Nissan, da molti temuto come resa del nostro mercato nei confronti degli stranieri. Vediamo ora in che misura il mercato dell'auto è invaso dal prodotto estero; il problema è che i miliardi stanziati in questi anni, per la ricerca e la programmazione del nostro paese, non sono stati usati, o meglio lo sono stati per altri scopi.

Signor ministro, fino a quando dovremo dipendere dall'estero, fino a quando non avremo un nostro modo di produrre e di programmare, ci troveremo nella situazione odierna. Voglio concludere il mio intervento — mi riserverò, in sede di replica, di esprimere altre osservazioni in base a quello che lei dirà — affermando che i punti sui quali attendo una risposta chiara sono: i termini dell'accordo; il modo in cui esso — ove fosse concluso — inci-

derà sulla produzione e sulle realtà occupazionali del Mezzogiorno; il modo in cui il Governo intende sostenere questo accordo, sempre che lo si concluda. A fronte di queste domande attendiamo dal Governo una risposta chiara e precisa perché altrimenti si continuerà a procedere nel modo ambiguo fin qui tenuto. Cerchiamo di non ripetere esperienze già fatte con altre società straniere che per noi hanno significato non nuovi posti di lavoro ma soltanto smantellamento di fabbriche così come non vogliamo un protezionismo assurdo, non vogliamo nemmeno che vi sia un aspetto colonizzatore in questa operazione.

I guai del nostro paese, per quanto riguarda il settore automobilistico, non si risolvono con l'accordo di cui stiamo parlando: il problema è quello di avere un piano dei trasporti programmato nel tempo e in base al quale potremo calcolare tutte le variazioni del mercato dell'auto. Se l'accordo con la casa automobilistica giapponese si farà, non dovrà però essere né d'ostacolo né di pregiudizio per un piano di programmazione del settore dell'autotrasporto.

PRESIDENTE. L'onorevole Margheri ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-00426.

MARGHERI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo che un aspetto, nel dibattito che si è svolto sull'accordo Alfa Romeo-Nissan, sia stato posto in secondo piano, ed è quello riguardante le sue cause profonde. La situazione del mercato ha fatto di questo accordo una risposta ad una crisi che ha carattere mondiale; non è quindi una crisi dell'industria automobilistica italiana, bensì dell'industria di tutto il mondo, derivante, innanzitutto, dall'espansione — ecco una contraddizione che molti tardano a comprendere — della stessa industria dell'automobile che nei paesi capitalistici sviluppati assorbe la manodopera nella misura del 5-10 per cento di quella totale, cifra che sale fino al 15-20 per cento ove si consideri quella indotta nei settori collegati.

Qual è la ragione profonda della crisi mondiale del settore delle auto? È la caduta della domanda! Vi è un rallentamento dell'espansione della domanda (che tende verso lo zero) e si prevedono anni in cui la produzione automobilistica servirà soltanto a coprire il rinnovamento delle automobili in circolazione.

In questa crisi mondiale vi è una particolare crisi italiana che non è dovuta soltanto — come qualcuno scrive — alla « cattiveria » dei lavoratori che hanno chiesto aumenti dei salari e nuove condizioni di lavoro, ma anche e soprattutto in certi casi ad errori negli indirizzi gestionali e programmatici, ad errori di scelta di modelli, di organizzazione produttiva. Mettendo tutti questi elementi insieme (anche certi limiti di produttività dovuti a situazioni particolari di conflitto sociale), arriviamo ad un calo della produttività in Italia del 12 per cento, a fronte di un aumento del 26 per cento in Germania e del 24 in Francia.

Si tratta di una crisi mondiale, dunque, con particolari caratteristiche di drammaticità nel nostro paese che colpisce sia la FIAT sia l'Alfa Romeo. Da qui nasceva l'esigenza di superare la concorrenza internazionale sostenuta dall'iniziativa statale sia in Giappone, sia negli Stati Uniti, sia in Francia, sia in Germania attraverso processi che consentissero di evitare sia il rischio del professionismo che quello di una competitività selvaggia in cui saremmo stati certamente sommersi.

Allora, qual era il problema che si poneva all'Alfa Romeo, come azienda pubblica, e che si pone anche alla FIAT negli stessi termini? Il problema era quello di partecipare a processi di integrazione produttiva, di accordo commerciale e di divisione del lavoro che consentissero, sia a livello nazionale che sovranazionale, di integrare le produzioni e realizzare un maggiore valore aggiunto. L'Alfa Romeo da sola, nelle condizioni in cui si trova per quanto riguarda i modelli, la ricerca applicata, l'organizzazione del lavoro e la componentistica, non avrebbe potuto affrontare una drammatica crisi aziendale

che ha voluto dire, nel 1979, 88 miliardi di perdita e che ha fatto aumentare i concorrenti dagli otto del 1969 ai 24 di oggi, con 40 tipi di auto.

È, dunque, una crisi grave che l'Alfa ha tentato di affrontare partecipando all'unico processo di integrazione sovranazionale che era possibile; né la FIAT né nessun'altra azienda europea ha accettato di dar vita ad un processo di integrazione produttiva, di accordo commerciale o a un'impresa congiunta con l'Alfa Romeo. Era rimasta la soluzione giapponese, cioè quella che è stata definita, dai giornalisti violentemente polemici contro questo accordo, la soluzione del « pericolo giallo ».

Ora, signor Presidente, come chi attraverso un deserto alza gli occhi e vede girare gli avvoltoi, così l'Alfa, affrontando il problema della crisi dell'auto, ha sentito l'aspra polemica di vasti settori del mondo giornalistico italiano evidentemente molto legati ad altri gruppi e ad altri centri di potere economico.

Abbiamo avuto la dichiarazione di Bocca, nel luglio scorso, il quale affermava: « Abbiamo un morto in casa; ormai l'Alfa è destinata alla svendita ». La dichiarazione di Prodi, fatta nell'agosto scorso sul *Corriere della Sera*, è più seria: egli parlava di « allodipendenza » dell'Alfa che certamente l'avrebbe portata alla morte. Gli stessi giornalisti, quando l'Alfa ha cercato di uscire da questa crisi, l'hanno attaccata, parlando di « pericolo giallo ».

« Pericolo giallo », si dice. È proprio una cosa ridicola; si tratta di 60.000 auto, di cui l'80 per cento è prodotto in Italia, con una ristrutturazione che forse consente di alleggerire il peso di un eccesso di manodopera nell'Alfasud ma che contemporaneamente fa aumentare l'occupazione in una zona come quella di Napoli che, come vedremo in seguito, ne ha grandemente bisogno in termini non assistenziali, ma di aumento della sua produttività generale. C'è una nuova possibilità di *marketing* e di ricerca a fronte di 60.000 auto prodotte insieme alla Nissan, a fronte di 850 mila auto giapponesi che già entrano in Europa.

Le auto giapponesi rappresentano il 17 per cento del mercato inglese, il 19 di quello olandese, il 23 di quello finlandese, quasi il 6 per cento del mercato tedesco, il 24 di quello norvegese, il 2 di quello francese. E parliamo di « pericolo giallo » per 60.000 auto per produrre le quali occorre lavoro italiano per l'ottanta per cento ?

È stato fatto il discorso dell'acciaio: in un mercato come quello italiano, che vede un *import-export* dai 6 agli 8 milioni di tonnellate, con una produzione ed un consumo apparente che vanno dai 22 ai 24 milioni di tonnellate annue, c'è qualcuno che si è scandalizzato per 10 mila tonnellate di lamiera stampate provenienti dal Giappone. Evidentemente erano tutti pretesti per bloccare un accordo concernente 60 mila auto in un mercato di un milione e mezzo di vetture in Italia, e 7 milioni in Europa.

Noi riteniamo che questi pretesti debbano essere battuti. C'era bisogno di tirarli fuori per dimostrare la necessità di un piano generale per il settore automobilistico e per quello dei trasporti che riguardasse anche la FIAT ? Assolutamente no. Ed i comunisti per primi hanno detto nella loro conferenza che nessuno può negare alla FIAT il diritto di accedere, attraverso la legge per la riconversione industriale (la legge n. 675 del 1977), ai necessari finanziamenti. Anche la FIAT si trova in crisi, anche la FIAT è in perdita, anche la FIAT subisce una forte concorrenza internazionale, anche la FIAT ha bisogno di ricerca e di integrazione produttiva attraverso la componentistica. E nessuno più di noi sa che è necessario consentire alla FIAT di accedere ai finanziamenti di cui alla legge n. 675 per una nuova organizzazione del lavoro, per il superamento della catena, per il decentramento produttivo verso il meridione, per la ricerca applicata elettronica, soprattutto per l'organizzazione della componentistica, per i processi di integrazione sovranazionale, per lo sviluppo del motore *diesel*, che rappresenta una grande prospettiva per l'industria automobilistica, visto che oggi si producono cinque milioni di motori *diesel* contro i 45

a benzina e che, nei prossimi anni, tale produzione aumenterà prevedibilmente del 580 per cento.

C'è quindi da fare un piano e ci sono indicazioni concrete che vengono dalle aziende automobilistiche, dai sindacati, dai partiti politici, in ordine ad un decentramento della produzione verso il Mezzogiorno ed all'incremento dell'occupazione. Così siamo d'accordo per un piano dei trasporti che riguardi l'offerta nel settore dell'auto e la domanda negli altri, soprattutto in quello ferroviario.

Ma in attesa del piano cosa si fa ? Si compie il grave errore — secondo noi — di fermare un buon affare che l'impresa pubblica Alfa è riuscita a concordare con i giapponesi. È vero che l'accordo tra l'Alfa Romeo e la Nissan è parte di un piano strategico più generale che tende al risanamento dell'azienda ed è vero che su questo piano strategico c'è ancora discussione; non attenderei comunque che l'IRI discuta di questo piano, perché l'IRI, di fronte alla polemica di questi mesi, si è comportata esattamente come don Abbondio: non ha avuto il coraggio di esprimersi. Sette ha continuato sulla linea che l'ha reso noto alla testa dell'ENI: quella di lasciar marcire tutti i problemi.

Si tratta di segnalare all'IRI la necessità di far presto; è un compito di indirizzo generale che spetta al Governo. Si tratta di fare in modo che tutti si assumano le loro responsabilità. Dopo, questo piano strategico andrà al CIPI ed io mi aspetto dal Governo e da un ministro responsabile di sapere cosa si proporrà e si sosterrà nel CIPI, dove è indispensabile decidere presto. Ogni esitazione che mandi in lungo le cose dimostrerebbe quella che l'ex ministro Prodi ha chiamato « allodipendenza » del sistema delle partecipazioni statali, che è proprio ciò che vogliamo evitare; dimostrerebbe condizionamenti politici, dimostrerebbe condizionamenti ricattatori sulle autonome responsabilità di decisione imprenditoriale di una impresa pubblica che, in questo momento, sta cercando di uscire da una difficilissima crisi.

Qual è il sistema di rapporto tra potere politico e sistema delle partecipazioni

statali che abbiamo scelto nella legge n. 675 sulla riconversione industriale? Un rapporto che tenda a dare al potere politico potere di indirizzo, di fissazione ed indicazione degli obiettivi da raggiungere, oltre che di controllo in materia. Se non vi fossero altri condizionamenti, il nostro sistema dovrebbe tendere a lasciare l'autonomia di decisione imprenditoriale alle imprese di cui trattasi, proprio per raggiungere gli obiettivi in questione.

È il sistema che insieme ci siamo dati. Eppure, sappiamo bene che tale sistema viene violentato ogni giorno. Le vicende dell'ENI stanno dimostrando in questi giorni, e ce lo hanno dimostrato negli ultimi lunghi mesi, che vi sono condizionamenti politici, spartizioni di potere nell'ambito dei partiti e delle correnti di maggioranza, che portano sempre alle gravi conseguenze che le partecipazioni statali hanno registrato, con i 35 mila miliardi di debiti che sappiamo e con 3.500 miliardi di oneri passivi ogni anno, con la caduta del loro ruolo imprenditoriale al 48 per cento — lasciando il 52 per cento ai servizi in concessione —, con la caduta netta della immagine delle partecipazioni statali all'estero, nei confronti dei nostri concorrenti e dei nostri interlocutori, con i quali dobbiamo stringere nuovi accordi di cooperazione internazionale.

Ogni esitazione, dunque, sarebbe grave, anche dal punto di vista dei rapporti internazionali che l'Alfa, la Finmeccanica e l'IRI debbono stringere. *Il Popolo* scriveva, proprio in questi giorni, che il settore automobilistico e quello tessile sono settori in cui le partecipazioni statali non dovrebbero esservi. Non spetterebbe davvero a noi di esaminare un simile argomento, visto che né nell'uno, né nell'altro abbiamo voluto noi che entrassero le partecipazioni in questione. Ma ora che queste ultime sono nell'Alfa, hanno il dovere di mantenere il loro ruolo nella programmazione dell'auto, il loro ruolo verso i privati, il loro ruolo in rapporto all'economia del paese. Altrimenti, non faremmo il mestiere che è il nostro, quello di indicare le linee di indirizzo e gli obiettivi

per il risanamento dei diversi settori in crisi.

Ciò non significa affatto — desidero dirlo a conclusione del mio intervento — porsi in posizione antagonista con gli altri gruppi automobilistici. Significa, piuttosto, porre una prima pietra di quel programma settoriale dell'auto che concerne anche la FIAT e la crisi di questa azienda. Non vorremmo, peraltro, che avvenisse l'inverso, che le pressioni FIAT, cioè, paralizzassero l'impresa pubblica. Sarebbe un'altra prova che l'attuale maggioranza, e soprattutto la democrazia cristiana, ha cambiato linea in ordine alle partecipazioni statali ed accetta senza reagire la loro crisi. Per cambiare le partecipazioni statali bisogna oggi essere chiari e limpidi anche sull'accordo Alfa-Nissan (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Viscardi ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-00428.

VISCARDI. Il rischio per la democrazia cristiana (come diceva poc'anzi il collega Margheri) è sempre quello di apparire, di volta in volta, o eccessivamente legata al settore pubblico o, come sembrerebbe oggi a dire di altri al settore privato (*Interruzione del deputato Margheri*). La realtà è che, se sono passati tanti mesi e se essi sono stati utilizzati così come possiamo vedere, una ragione esiste. Se si pone mente a tutto questo, si dà anche un motivo alla mancata decisione che, ormai sono più di cinque mesi, era stata sollecitata alle forze politiche e al Governo.

Infatti, credo che solo dopo l'apertura di una discussione e di una riflessione conseguente a tale indicazione del gruppo dirigente dell'Alfa, che non aveva grande attinenza con i problemi più generali del settore auto, ma era più semplicemente la ricerca di una utilizzazione ottimale degli impianti — in particolare di quelli dell'Alfasud — si è riscoperta una attenzione per i problemi dell'auto e — vorrei dire — si è forse superata quella difficoltà che, all'indomani della crisi del 1973-1974, ave-

va in qualche misura distratto non soltanto l'opinione pubblica, ma anche le forze politiche nel nostro paese, dalla considerazione di ciò che, nel corso della crisi stessa, accadeva in Europa e nel mondo, in relazione al settore auto. L'utilità del tempo trascorso è stata quindi soprattutto quella di inserire anche questa decisione in una valutazione di ordine più generale, capace di dare una risposta ai problemi del gruppo Alfa, ma anche di non essere contraddittoria rispetto ai problemi più generali del settore. Il tempo trascorso è stato infatti utilizzato: verso la fine di febbraio il ministro Andreatta insediò la commissione presieduta dal professor Prodi, la quale, attraverso il suo lavoro, ha offerto un ventaglio di valutazioni e di dati di cui certamente anche il collega Margheri ha potuto usufruire per impostare le considerazioni che ha poc'anzi svolto. Ma quello che voglio sottolineare è che la commissione Prodi ha posto all'attenzione di tutte le forze politiche una affermazione che io richiamo solo perché sia presente anche in questa discussione: quella secondo cui l'oligopolio dell'auto è alla vigilia di uno scontro che stabilirà le quote di mercato future per un'intera generazione. Partendo da questa affermazione, la commissione fornisce i primi parametri di riferimento per valutare gli interventi nel settore dell'auto. In tal senso credo che la discussione di oggi - e sono certo che al riguardo il ministro fornirà indicazioni tali da consentirci di esprimere, nelle repliche, valutazioni più complete -, partendo da quei parametri, pur se ancora approssimati, non ancora definitivi (non siamo ancora a quel piano di settore, per il quale pure sono state adottate decisioni negli ultimi giorni), consentirà di avere un punto di riferimento e quindi una valutazione della corrispondenza di questa iniziativa del gruppo Alfa rispetto alle esigenze del settore e del Mezzogiorno. Vorrei dire che forse oggi c'è la seconda novità, rappresentata dal piano strategico presentato dai dirigenti di questo gruppo e della FINMECCANICA all'IRI sul quale credo convenga pervenire rapidamente ad una con-

clusione, al fine di cogliere poi all'interno di tale piano l'importanza e la rilevanza di una decisione positiva in ordine all'accordo Alfa-Nissan.

Occorre quindi evitare di separare le discussioni. Se i risultati conseguiti in questi mesi consentono oggi - come ho cercato rapidamente di dimostrare - un approccio non superficiale al problema, credo che questo approfondimento del piano strategico, anche in ordine alle decisioni relative all'accordo Alfa-Nissan, possa dare garanzie di valutazioni più attente e compatibili con le esigenze più generali che certamente ritroveremo all'indomani della definizione del piano di settore.

Vorrei aggiungere poche altre considerazioni. Innanzitutto intendo ricordare che, mentre oggi si sottolinea la validità di questo accordo, ai fini delle esigenze del Mezzogiorno, tocca alle forze politiche meridionali, a mio avviso, nonché alle organizzazioni sindacali, di assumere, rispetto alla decisione da prendere, una posizione molto netta e precisa. Se questo accordo si dovrà concludere, se investimenti dovranno essere collocati nel Mezzogiorno, occorre però affermare che non si sceglie, non si fa qualcosa semplicemente per corrispondere a presunte tensioni sociali o a pressanti esigenze occupazionali del Mezzogiorno, ma, viceversa, è necessario dire che queste scelte saranno fatte in primo luogo perché sono utili al paese e corrispondono ad una utilità generale e che, solo successivamente a queste considerazioni, si intendono collocare nel Mezzogiorno gli investimenti che costituiscono le conseguenze di dette scelte, per corrispondere anche alle drammatiche pressioni occupazionali esistenti nel Mezzogiorno stesso.

Solo in questo modo credo che la nostra battaglia, la battaglia delle forze politiche e vive del Mezzogiorno per uno sviluppo non assistenziale, acquisterà un significato ed un senso non solo declamatorio, ma prenderà sostanza e potrà essere punto di riferimento di una nuova stagione di iniziative e di lotte.

Un'ultima questione desidero ricordare prima di concludere questo mio interven-

to. Si parla molto degli effetti occupazionale e delle cifre relative. Vorrei dire che all'interno del piano strategico — per quello che si conosce del gruppo Alfa — ci sono alcune ambiguità e alcune doppiezze che converrà stanare nella discussione di merito. Signor Presidente, onorevole ministro, in cinque anni, tra il 1975 e il 1980, è stata cancellata a Pomigliano d'Arco, per le differenze tra gli occupati del 1975 e quelli di oggi, una fabbrica di 400 addetti senza che nessuno per questo abbia reclamato. Ma la cosa ancora più grave è la costruzione di una nuova fabbrica per 1521 addetti, per gli incrementi che sono intervenuti ad Arese, al nord, nel gruppo Alfa.

Ritengo che questi dati indichino la necessità di aprire una discussione non limitata all'ambito delle utilità e delle convenienze regionali: così la destinazione del comprensorio del Portello non è una discussione esclusivamente relativa all'area milanese o alla Lombardia. Inoltre è necessario sapere cosa bisognerà fare per consentire ciò che la commissione Prodi individua come uno degli elementi per superare le difficoltà dell'intero settore e per realizzare graduali modifiche nelle strategie di localizzazione degli impianti, alleggerendo le situazioni congestionate e favorendo gli spostamenti verso il Mezzogiorno.

Questo è un capitolo aperto sul quale ogni volta si rischia di sorvolare, per contrapporre interessi del nord e del sud; occorre evitare che, mentre si reclamano risposte per il Mezzogiorno, in realtà si consolidino nel paese e nell'area del nord risposte contraddittorie alle posizioni delle forze politiche e alle dichiarazioni delle organizzazioni sindacali (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. L'onorevole Geremicca ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-00430.

GEREMICCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, credo che mi consentirete di affrontare la vicenda dell'accordo Alfa-Nissan ricordando che

ieri mattina un'ennesima manifestazione di disoccupati napoletani si è conclusa con incidenti, feriti e cinque arresti. Si è avuta così l'amara riprova del fatto — penso alle cose dette dal collega Viscardi — che la tensione sociale intorno ai problemi del lavoro sta crescendo, a Napoli come in altre zone del Mezzogiorno, e chiama direttamente in causa le responsabilità dello Stato e del Governo.

Infatti alla grandissima massa di disoccupati e inoccupati meridionali, per lo più giovani, non si può rispondere né nei termini tradizionali dell'assistenzialismo né gonfiando le sacche di un precariato senza prospettive (nella sola città di Napoli sono già più di diecimila i senza lavoro impegnati in attività precarie, dai corsi di formazione non finalizzati, al restauro dei monumenti, alle attività previste dalla legge n. 285, e così via), né gestendo l'intervento straordinario e la politica dei lavori pubblici senza alcuna capacità di programmazione e di spesa effettiva. È noto che nel triennio 1977-1979, su circa 9 mila miliardi stanziati per il Mezzogiorno, la Cassa è stata capace di spenderne solo 554; e in Campania, lo scorso anno, su un programma di 700 miliardi la Cassa ha impegnato solo 36 miliardi, e non ha realmente speso neppure una lira. Ancora più grave è che si scarichino sul già fragile apparato produttivo meridionale le conseguenze della crisi nazionale di alcuni settori (penso a quello della cantieristica, o a quello della chimica e delle fibre).

Certo, è importante che il CIPI la scorsa settimana non abbia approvato il piano di ristrutturazione della Snia: è un primo dato positivo, ma sta di fatto che 1.600 operai dello stabilimento di Napoli rimangono ancora, nella drammatica realtà occupazionale di questa città, in uno stato di pre-licenziamento. Ieri mattina manifestavano duramente, a Napoli, i disoccupati, ma manifestavano altrettanto duramente anche gli operai di questa fabbrica.

Infine (e questo mi sembra il punto in discussione) si rinviano — io dico colpevolmente — decisioni positive, conquistate dalla lotta, dall'iniziativa dei lavoratori, dall'iniziativa delle forze politiche e sin-

dacali e dagli enti locali; decisioni che puntano alla riqualificazione produttiva di importanti complessi industriali: penso per tutte alla vicenda dell'Italsider di Bagnoli, e a questa vicenda, appunto, dell'accordo Alfa-Nissan.

Per l'Italsider — vorrei ricordarlo anche al ministro (che, ovviamente, lo sa bene) — il Governo e le partecipazioni statali si sono prima trincerati dietro l'inesistente alibi di vincoli urbanistici e territoriali; oggi, che è stato messo a punto un programma di risanamento, di riqualificazione e di diversificazione produttiva dell'azienda, questo stesso Governo non sviluppa la necessaria iniziativa nei confronti degli organismi comunitari, per rimuovere le resistenze — di cui si parla ancora oggi — delle industrie francese, tedesca occidentale e belga, interessate al blocco della produzione dei *coils*, prevista dallo stabilimento di Bagnoli.

Ebbene, francamente noi giudichiamo questa inerzia non tollerabile, e insistiamo nei confronti del Governo e del nuovo ministro delle partecipazioni statali perché svolgano con fermezza i passi opportuni presso gli organi comunitari per sbloccare la vicenda Italsider-Bagnoli, che non a caso presenta delle analogie con la questione che stiamo discutendo. Noi giudichiamo, infatti, inaccettabile (sentiremo, ovviamente, la risposta del ministro) l'ulteriore rinvio di una decisione sull'accordo Alfa-Nissan che, come dicevo, ha evidenti riflessi per l'Alfasud, sia sotto il profilo della piena utilizzazione degli impianti dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, sia sotto quello dell'incremento occupazionale nella regione Campania previsto in alcune migliaia di nuove unità di lavoro.

Ecco, a scanso di equivoci (mi sia consentito ricordare, non a caso, l'intervento dell'onorevole Viscardi), voglio dire subito che, se noi avessimo anche solo il dubbio che questo accordo, anziché porsi, come noi crediamo, correttamente su una linea positiva nei confronti della crisi dell'auto, potrebbe in qualche modo aggravare questa crisi, com'è stato sostenuto anche nel polverone alzato dalla FIAT, e per essa

da ambienti politici e da organi di stampa, saremmo noi per primi, e proprio nel Mezzogiorno, a opporci a questo accordo, nonostante la prospettiva, in tempi brevi, di qualche nuovo posto di lavoro nelle regioni meridionali. Questo per due buone ragioni: in primo luogo, perché, alla lunga, nessun progresso è immaginabile nel Mezzogiorno ai danni dell'economia di altre zone del paese. Noi non crediamo, onorevole Viscardi, ad un meridionalismo « contro », ad un meridionalismo « fuori », separato e contrapposto all'insieme della vicenda nazionale ed europea; crediamo, invece, ad un Mezzogiorno che si pone dentro questa vicenda, come stimolo e occasione positiva di sviluppo e di trasformazione complessiva del paese. In secondo luogo, se l'industria dell'auto (e anche questo vogliamo dirlo con chiarezza) in Italia si è storicamente concentrata al nord, e con essa si è formata una solida, forte e numerosa classe operaia a Torino o a Milano, nessuno si faccia illusioni: proprio il Mezzogiorno — e direi soprattutto il Mezzogiorno — è interessato alla salvaguardia del peso e del ruolo di questa classe operaia, per il presidio democratico, certo, oltre che produttivo, che essa rappresenta negli interessi del paese, e segnatamente del Mezzogiorno, dove la lotta per la difesa del quadro democratico è concreta, dura, quotidiana, e non c'è speranza di combatterla e di vincerla da soli.

Ho voluto dire questo, sulla vicenda Alfa-Nissan, a scanso di equivoci municipalistici per quanto riguarda le forze democratiche della Campania (comunisti, socialisti, sindacati, enti locali, a cominciare dal comune di Napoli), che hanno assunto in questa settimana una posizione netta.

PINTO. Non ce ne sono altre ?

GEREMICCA. Meno chiara è stata la posizione della democrazia cristiana, la quale, oggi, dice che il tempo è stato utile per avviare un confronto ed un dibattito. Invece, noi non abbiamo registrato questo confronto e questo dibattito da parte della democrazia cristiana.

Non vi è stata, dunque, nessuna contrapposizione, nessun municipalismo e nessuna enfaticizzazione o drammatizzazione, a seconda dei punti di vista. Come ha ricordato l'onorevole Margheri, stiamo parlando di un accordo che, tutto sommato, prevede la costruzione di 60 mila autovetture l'anno, di cui 30 mila commercializzate in Italia e 30 mila esportate all'estero, attraverso la rete commerciale della Nissan, nell'ambito di una produzione annua nazionale di circa 1 milione e mezzo di auto ed una esportazione annua di circa 650 mila vetture.

Di fronte a queste cifre e al dato dell'importazione annua di quasi 600 mila vetture, prodotte interamente all'estero, direi che tirare in ballo la crisi dell'auto in rapporto all'accordo di cui stiamo discutendo, quasi che l'accordo fosse uno degli elementi suscettibili di accelerare questa crisi, che ha radici più lontane e diverse, sia eccessivo, per non dire ridicolo; come — me lo consenta, onorevole Valensise — è assolutamente ridicolo tirare in ballo la crisi della siderurgia per le 10 mila tonnellate annue di acciaio che saranno importate in Italia con la produzione delle scocche da parte della Nissan, quando la produzione annua dell'acciaio in Italia è di 25 milioni di tonnellate e le importazioni oscillano tra i 5 e i 6 milioni di tonnellate all'anno.

VALENSISE. Lo vada a dire a Bagnoli che è ridicolo!

GEREMICCA. A Bagnoli rideranno per primi perché, di fronte al problema di conversione e di sviluppo della produzione, affermare quello che lei dice, onorevole Valensise, è davvero poco convincente!

VALENSISE. L'occupazione è doverosa nei confronti dei lavoratori del Meridione! Altro che ridicolo, altro che atteggiamenti di sufficienza nei confronti del Mezzogiorno! Vergognatevi!

GEREMICCA. L'onorevole Margheri ha ricordato che si è parlato in questa po-

lemica di « cavallo di Troia », di « testa di ariete » giapponese in Italia. Vorrei aggiungere che noi disponiamo degli strumenti di controllo: impegnamoci seriamente ad utilizzarli sempre, e, in questo caso, atteniamoci comunque ai dati oggettivi.

Vorrei notare che l'accordo si fonda sull'utilizzazione a piena saturazione dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, il quale oggi produce 100 mila vetture in media l'anno, mentre il suo *standard* massimo è di 150-170 mila vetture l'anno: appunto quel segmento che sarà coperto sulla base dell'accordo Alfa Romeo-Nissan; né credo che si metta in discussione la costruzione di nuovi stabilimenti. Ripeto, su questo terreno disponiamo ovviamente di tutti gli strumenti di controllo.

Teniamo conto degli elementi di vantaggio, senza trionfalismi, di questo accordo, come la possibilità di una migliore utilizzazione degli impianti di Pomigliano d'Arco, di un incremento dei livelli di occupazione; la costituzione di una nuova società paritetica a Napoli; un *management* italiano (l'80 per cento della produzione italiana e il 20 per cento della produzione giapponese per questo accordo).

Vorrei anche aggiungere la possibilità, assai relativa, di un rischio di cosiddetta « cannibalizzazione » di questa nuova vettura rispetto al modello che produce in modo particolare l'Alfasud, ed un'attenzione per quanto riguarda i motori medio-bassi, che verrebbero trattenuti in Italia e l'esportazione, invece, di quelli medio-alti verso i mercati esteri.

Detto questo con molta chiarezza, non vorremmo neppure esagerare nell'indicare i vantaggi di questo accordo, stabilito ed affermato che a noi sembra che la linea che si oppone a forme assurde ed anacronistiche di protezionismo e che si pone problemi di collaborazione a livello internazionale, sia giusta; certo, queste devono essere occasioni anche per procedere su un terreno nuovo, di controllo, di azione, di iniziativa, che parta da una verifica seria sul piano strategico, presentato dall'Alfa all'IRI, e quindi sul programma

dell'IRI; un'iniziativa che parta dalla verifica e dalla correzione di errori, anche gravi, della politica dell'IRI in Campania e nel Mezzogiorno, che non dimentichi, anche, gli errori compiuti nella costruzione dello sviluppo dell'Alfasud; quindi, tutt'altro che una impostazione acritica.

Certo, non so se disponiamo degli elementi per discutere altre proposte di accordo. In altra occasione abbiamo affermato che avremmo certamente preferito accordi tra case nazionali, ma non sembra che quella della FIAT sia una proposta di accordo reale, che regga il confronto, che preveda le caratteristiche prima dette circa l'accordo. Si ha la sensazione che l'iniziativa della FIAT, una volta conosciuti i termini dell'accordo Alfa Romeo-Nissan, sia valsa più che altro per coprire proprie incapacità e responsabilità relativamente alla crisi del settore dell'auto in Italia, collegata ad una crisi a livello internazionale, nell'ambito della quale occorre certamente assumere un'iniziativa.

Fare presto è importante, signor ministro, e vorremmo aggiungere, senza anticipare quella che sarà poi la nostra posizione a conclusione di questo dibattito, che posizioni di pseudoagnosticismo, o che tendano a rinviare il problema, secondo noi non costituiscono « non scelte », ma scelte precise, tendenti a frustrare un'iniziativa pubblica in questo settore; un'iniziativa che tenta di fornire una risposta al problema, partendo dal Mezzogiorno, ma tenendo conto della crisi generale del settore auto.

Ciò che dirà il Governo al termine di questo dibattito sarà argomento di attenta riflessione non solo della nostra parte politica, ma dei lavoratori, dei cittadini e delle forze impegnate nella battaglia per avviare un diverso sviluppo economico del paese, perché non è certamente tempo per rinvii o per posizioni che tendano di far passare linee contrarie agli interessi del paese, senza che ciascuno si assuma, fino in fondo, le proprie responsabilità (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle partecipazioni statali ha facoltà di

rispondere alle interpellanze testé svolte e all'interrogazione di cui ho dato poc'anzi lettura. È altresì pregato di rispondere alle seguenti altre interrogazioni, non iscritte all'ordine del giorno, vertenti anch'esse sullo stesso argomento:

Grippo, Federico e Viscardi, al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle partecipazioni statali, per conoscere, allo stato, quali iniziative il Governo abbia intrapreso per assicurare la conclusione dell'accordo Alfa Romeo-Nissan nel quadro complessivo di un piano del settore auto con implicazioni positive per l'Alfa-sud, con la realizzazione del nuovo previsto stabilimento in Campania, e con l'indispensabile necessità di sviluppo dell'indotto (3-01800);

Altissimo e Bozzi, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato, per conoscere quali siano le intenzioni del Governo in ordine al ventilato accordo Alfa Romeo-Nissan.

Gli interroganti chiedono, altresì, di sapere:

se l'eventuale conclusione dell'accordo consentirebbe la soluzione dei gravi problemi produttivi e finanziari dell'Alfa Romeo;

se il Governo abbia valutato, al di là degli aspetti specifici dell'accordo, gli effetti che questo avrebbe, anche a lungo termine, sull'industria automobilistica nazionale nel suo complesso, oggi già in difficoltà, e sull'economia del paese (3-01801);

Olcese, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato, per conoscere quali siano le intenzioni del Governo in ordine al ventilato accordo Alfa Romeo-Nissan (3-01802);

Pinto, Aglietta Maria Adelaide, Ajello, Baldelli, Boato, Bonino Emma, Ciccionesere, Crivellini, De Cataldo, Faccio Adele, Galli Maria Luisa, Melega, Mellini, Pannella, Roccella, Sciascia, Teodori e Tessari Alessandro, ai ministri del bilancio e programmazione economica, delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato, per conoscere:

i criteri dell'accordo Alfa Romeo-Nissan e gli sviluppi occupazionali che tale accordo determinerebbe in Italia, e in modo specifico nel Mezzogiorno;

le valutazioni del Governo nel merito;

il modo con cui intende sostenere l'eventuale accordo (3-01804);

Rende e Bianco Gerardo, al ministro delle partecipazioni statali, per conoscere — in relazione alle notizie pubblicate sulla stampa in ordine all'accordo Alfa Romeo-Nissan e ai risultati del lavoro della « commissione Prodi » — le valutazioni e l'orientamento del Governo sui prevedibili effetti dell'accordo nel settore dell'auto e sulla economia meridionale, nazionale ed europea (3-01805).

DE MICHELIS, *Ministro delle partecipazioni statali*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, per rispondere adeguatamente alle interpellanze e alle interrogazioni in oggetto, vale la pena, preliminarmente, di offrire un'informativa il più possibile completa della situazione dei rapporti tra l'Alfa Romeo e la Nissan in ordine all'accordo di cui stiamo discutendo, per poi esporre gli orientamenti e le valutazioni del Governo sul problema.

Vorrei iniziare ricordando sinteticamente le ragioni per le quali il gruppo dirigente dell'Alfa Romeo ha ritenuto necessario avviare quei contatti che hanno portato alla definizione dell'ipotesi di accordo di cui parliamo.

Esse riguardano la situazione di crisi e di difficoltà dell'azienda, così come si è venuta determinando nella seconda metà degli anni '70, come conseguenza della più generale crisi economica intervenuta negli anni 1973-1974. Questa crisi ha colpito, in modo particolare, l'Alfasud e ha creato una serie di problemi la cui soluzione è premessa indispensabile per poter prospettare un futuro positivo per il complesso del gruppo. L'accordo con la Nissan rappresenta un'ipotesi di soluzione del problema e quindi si inserisce come elemento decisivo all'interno di quelle ipotesi di piano strategico che l'Alfa ha presentato

in queste ultime settimane per il rilancio dell'azienda nel prossimo decennio.

I problemi fondamentali dell'Alfasud possono essere così sintetizzati: scarsa produttività ed eccesso di manodopera, nonché diseconomie di scala, in quanto — come è stato ricordato anche in questa sede — il dimensionamento dello stabilimento dal punto di vista produttivo è inadeguato rispetto ai dimensionamenti produttivi della concorrenza, è un basso utilizzo di questa capacità produttiva già, dal punto di vista dell'economia di scala, sottodimensionata.

Ora, mentre i primi due problemi (quelli riguardanti la produttività, la manodopera e le diseconomie di scala) evidentemente possono essere risolti solo con un'iniziativa che prescindendo dalla riorganizzazione dell'assetto produttivo della azienda, il terzo problema potrebbe essere risolto mediante l'introduzione sul mercato di un nuovo modello da produrre utilizzando le già sature capacità produttive dell'Alfasud, e magari compatibile con gli altri modelli prodotti dalla stessa Alfasud.

Da questo punto di vista, però, il problema diventava quello di vedere con quali investimenti e in quali tempi fosse possibile arrivare alla predisposizione di un modello completamente nuovo, cioè tale, peraltro, da non sovrapporsi ai modelli attualmente in commercio. Apparve subito alla dirigenza dell'Alfa che contare solo sulle proprie forze per compiere un'operazione del genere risultava estremamente difficile ed onerosa.

Di qui derivò l'orientamento volto ad individuare la possibilità di una *joint-venture*, cioè di una collaborazione con un'altra casa automobilistica, nazionale o estera, in grado di consentire all'Alfa di raggiungere questo risultato, cioè la possibilità di mettere a punto in tempi più rapidi e con minor onere di investimenti un nuovo modello che avesse quelle caratteristiche cui prima accennavo.

Nel corso del 1979 l'Alfa ha esplorato una serie di possibilità, tentando di individuare la disponibilità di una serie di case costruttrici europee, americane e

giapponesi ad un accordo di questo tipo. Alla fine di questa esplorazione è risultato che l'unico *partner* che ha dimostrato di essere interessato a questa proposta dell'Alfa Romeo era la casa costruttrice giapponese Nissan.

Sono cominciate, allora, le trattative che hanno portato alla definizione della ipotesi di accordo di cui oggi parliamo e sulle cui caratteristiche mi soffermerò in seguito.

Questa ipotesi di accordo è stata messa a punto tra la fine del 1979 e l'aprile 1980. Una volta che si è verificata la possibilità di mettere a punto non solo in termini generici e generali, ma in termini definitivi, questa ipotesi di accordo, l'Alfa Romeo è stata in condizione di licenziare in maniera definitiva il suo piano strategico che, com'è noto, è attualmente allo esame del comitato di presidenza dell'IRI.

Vale la pena, anche se sommariamente, di fare la cronistoria delle vicende relative all'andamento di questa trattativa e soprattutto al rapporto tra questa trattativa e gli atteggiamenti tenuti dall'IRI e dal Governo, anche perché credo che sia innanzitutto necessario, in questa sede, sgombrare il più possibile il campo dalla sensazione che tali atteggiamenti (dell'IRI e del Governo) abbiano in qualche modo fatto perdere del tempo all'Alfa Romeo, che ritardi decisionali abbiano potuto compromettere un possibile esito positivo della vicenda.

Così non è e siamo oggi ancora perfettamente entro i tempi tecnici che l'azienda si è data: essa è stata in grado, fino a questo momento, di sviluppare la sua iniziativa imprenditoriale, senza nessun condizionamento, senza nessun danno.

Devo ricordare che la prima notizia, in qualche modo ufficiale, della trattativa in corso e dei suoi contenuti è stata data dall'IRI al ministro delle partecipazioni statali il 7 gennaio 1980 e che la comunicazione contenente la versione praticamente definitiva dell'ipotesi di accordo è stata trasmessa dalla Finmeccanica all'IRI, e da questo al ministro delle partecipazioni statali, poche settimane fa, verso la metà di aprile.

In questo periodo di tempo, relativamente breve (tre mesi e mezzo), si sono svolte le trattative vere e proprie tra l'Alfa Romeo e la Nissan, che hanno portato alla definizione dei termini dettagliati e concreti dell'accordo.

Nello stesso periodo si è aperto (come è a tutti noto, avendone parlato abbondantemente la stampa) un dibattito che ha coinvolto il Ministero delle partecipazioni statali, il Governo nel suo complesso ed altri operatori industriali del settore, e segnatamente la FIAT.

Vale la pena di ricordare anche le date principali di questo dibattito a più voci, al fine di mettere in luce come, fino ad oggi, non si siano determinati ritardi in qualche modo pregiudizievole come conseguenza di queste discussioni.

In data 13 gennaio 1980, la FIAT ha fatto per la prima volta presente, direttamente al Presidente del Consiglio e non al ministro delle partecipazioni statali, le proprie perplessità in merito all'accordo di cui si prospettava la possibile conclusione; e, contemporaneamente, per la prima volta ha adombrato — anche se in termini assolutamente generici — la possibilità di avanzare una sua eventuale controproposta volta a fornire un'alternativa ai *managers* dell'Alfa per raggiungere gli obiettivi che essi si proponevano con la *joint-venture* con la Nissan.

A questa lettera faceva seguito, in data 16 gennaio 1980, un incontro tra l'IRI e la FIAT, nel corso del quale quest'ultima si impegnava a presentare in tempi brevi (due o tre settimane) una dettagliata proposta alternativa. Tale proposta veniva esposta verbalmente in un incontro tra la FIAT e la Finmeccanica, che si svolse il 18 febbraio 1980.

Nel periodo intercorso tra l'incontro IRI-FIAT e l'incontro Finmeccanica-FIAT, il presidente dell'IRI dava di essi comunicazione al ministro delle partecipazioni statali, informando, in data 23 gennaio 1980, che l'IRI, la Finmeccanica e l'Alfa si impegnavano ad esaminare la proposta della FIAT, dichiarando che, in caso di sostanziale equivalenza tra le proposte della FIAT e quelle in discussione con la

Nissan, si sarebbe data la preferenza all'accordo con la casa nazionale anziché a quello con la casa giapponese.

Le proposte verbali del 18 febbraio sono state tradotte in un appunto scritto (non però in una proposta che avesse caratteristiche di specificazione analitica, analoghe a quelle dell'ipotesi di accordo con la Nissan che oggi conosciamo) in data 20 marzo 1980, con una comunicazione della FIAT al ministro delle partecipazioni statali.

Nell'arco di tempo tra il 18 febbraio e la comunicazione del 20 marzo, interveniva una discussione in seno al Governo allora in carica che, di fronte a questa situazione ed alla discussione in corso a più voci, riteneva necessario un esame dell'intera questione (cioè, dell'ipotesi di accordo e dei relativi orientamenti) a livello di Governo, investendo cioè non solo il Ministero delle partecipazioni statali, ma il CIPI e anche il Governo in quanto tale; nel contempo decideva di investire del problema la commissione auto, nota come « commissione Prodi », insediata allora presso il Ministero del bilancio.

Nel periodo tra il 20 marzo e la metà di aprile (quando l'Alfa comunicava alla Finmeccanica, quest'ultima all'IRI e questo al Ministero delle partecipazioni statali la avvenuta definizione dell'ipotesi di trattativa con la Nissan), non è intervenuto alcun fatto nuovo dai punti di vista dell'individuazione di altre possibili soluzioni o di altri criteri generali, con cui giungere a determinazioni sul fatto specifico, perché dalla FIAT non sono giunte ulteriori specificazioni rispetto alle proposte cui ho fatto cenno. Come è noto, la commissione Prodi ha determinato i suoi lavori con un rapporto sulla situazione automobilistica in Italia nel quadro di quella europea e mondiale, senza riferimenti espliciti alla questione Alfa Romeo-Nissan, ritenendo — credo giustamente — di non poter entrare nel merito di quelle argomentazioni su uno specifico accordo che trova giustificazione non in considerazioni generali di politica industriale nel settore automobilistico, bensì nell'ambito di una specifica politica aziendale riguardante l'Al-

fa Romeo e non l'industria automobilistica italiana in generale.

Oggi siamo giunti praticamente a questo punto, in quanto come conseguenza di questo *iter* dalla seconda metà di aprile è iniziato l'esame, presso il comitato di presidenza dell'IRI, delle quattro ipotesi che l'Alfa e la Finmeccanica hanno ritenuto di presentare come strategia di sviluppo dell'azienda per il decennio successivo al 1980; dei giorni scorsi è il fatto nuovo della decisione del CIPI di porre allo studio (ai sensi della legge n. 675) il piano di settore per l'industria automobilistica. In questo contesto collochiamo la proposta di accordo che sommariamente descriverò, sulla base delle comunicazioni fatte dall'IRI al Ministero delle partecipazioni statali, secondo le indicazioni del piano strategico cui ho fatto riferimento.

La *joint venture*, che l'Alfa propone di realizzare con la Nissan, è volta alla produzione di una vettura in coproduzione, che dovrebbe essere realizzata in 60 mila unità l'anno; vi dovrebbero essere montati due diversi tipi di motopropulsori, destinati i primi al mercato italiano ed i secondi prevalentemente a quello estero, in quanto queste vetture saranno commercializzate per metà circa sul mercato italiano e metà su quello estero. I primi propulsori dovrebbero essere per la cilindrata 1100 centimetri cubici, i secondi per la cilindrata 1300 e 1500.

La realizzazione di questa nuova vettura dovrebbe avvenire attraverso l'utilizzazione di un nuovo tipo di scocca (anche se derivato da un tipo di scocca già utilizzato dalla casa giapponese), che verrebbe importato dal Giappone e che verrebbe attrezzato con motopropulsori Alfa, prodotti nello stabilimento di Pomigliano d'Arco, con un montaggio che avverrebbe in un nuovo stabilimento, che verrebbe realizzato da una nuova società costituita pariteticamente — ecco la *joint-venture* — dall'Alfa e dalla Nissan. In questo modo, la produzione della nuova vettura comporterebbe l'impegno, per una certa parte, delle unità produttive della Nissan in Giappone; questa parte sarebbe pari a cir-

ca il 20 per cento del valore complessivo della vettura e sarebbe costituita, in modo più specifico, dalle scocche che verrebbero realizzate in Giappone in lamierato d'acciaio sagomato (di questa parte del 20 per cento esse costituirebbero circa il 16-17 per cento) e da alcune componenti (per un valore pari a circa il 3-4 per cento del totale del valore della vettura), che verrebbero prodotte in Giappone ed importate. Viceversa, l'Alfasud dovrebbe fornire alla società comune i motori e le parti meccaniche, nonché gli altri componenti, per un valore pari all'80 per cento. Ovviamente, in questo valore sarebbe compreso anche tutto il valore aggiunto relativo ai montaggi ed alle finiture, che verrebbero realizzati in Italia, o nello stabilimento di *jointventure* o negli stabilimenti dell'Alfasud di Pomigliano d'Arco. L'assemblaggio avverrebbe presso lo stabilimento realizzato in comune, così come la fabbricazione di alcune componenti. La vettura assemblata, poi, sarebbe inviata di nuovo a Pomigliano d'Arco per la verniciatura, il montaggio, la finitura e l'installazione dei motori e delle parti meccaniche. La commercializzazione avverrebbe mediante la rete Alfa Romeo in Italia, mediante le reti Alfa Romeo e Nissan all'estero.

Con la realizzazione di questo accordo, l'Alfa Romeo si propone alcuni obiettivi, dal punto di vista della sua riorganizzazione produttiva ed aziendale. Si propone, cioè, l'obiettivo di saturare le capacità produttive dello stabilimento di Pomigliano d'Arco attualmente non sfruttate, in quanto i 50-60 mila nuovi motori sono proprio quelli che mancano nella differenza tra i 170 mila producibili ed i 100 mila attualmente prodotti. Si propone anche di saturare altre capacità produttive in termini di finitura, di verniciatura, e così via, attualmente non completamente saturate presso lo stabilimento di Pomigliano d'Arco. Si propone, altresì, in termini commerciali, di ampliare la propria gamma di prodotti con un nuovo modello che, collocandosi nella fascia medio-bassa, andrebbe a coprire un settore attualmente non coperto dai modelli dell'Alfa in commer-

cio, da questo punto di vista ottenendo il risultato, soprattutto sul mercato interno, di mettere in commercio un modello che avrebbe effetti di «cannibalizzazione», di copertura, limitati rispetto alle vetture Alfasud attualmente prodotte e commercializzate. Dal punto di vista occupazionale — come è stato più volte detto — questo comporterebbe un saldo positivo (nella zona, ovviamente, del Napoletano) di 2.500 nuove unità, che però sarebbero il frutto di una riorganizzazione — ecco un punto molto importante per giudicare la proposta dell'Alfa! — dell'utilizzazione della manodopera.

PINTO. Non sono posti aggiuntivi!

DE MICHELIS, *Ministro delle partecipazioni statali*. Non si tratterebbe di 2.500 unità aggiuntive, ma si tratterebbe di un'operazione che comporterebbe l'utilizzazione nel nuovo stabilimento — in quello, cioè, dell'assemblaggio o in quello di *jointventure* — di mille addetti, attualmente impegnati presso Pomigliano d'Arco. E questo, tra l'altro, comporta un vincolo alla localizzazione del nuovo stabilimento in una delle zone di provenienza dei pendolari che attualmente lavorano a Pomigliano d'Arco. Quindi, nel nuovo stabilimento, solo 500 sarebbero i nuovi addetti immessi, il che naturalmente creerebbe la necessità di assumere altri mille addetti in sostituzione presso lo stabilimento di Pomigliano d'Arco. Ma ciò verrebbe ottenuto mediante uno spostamento di lavoratori indiretti in lavoratori diretti, al fine di una migliore organizzazione del lavoro presso lo stabilimento dell'Alfasud. In più vi sarebbero duemila unità aggiuntive per il lavoro di verniciatura, di cui mille recuperate in termini di maggiore produttività sull'attuale manodopera e mille unità da assumere. Quindi, questa operazione di mobilità della manodopera, a detta dei *managers* dell'Alfa Romeo, è una condizione essenziale per avviarsi sulla strada di una riorganizzazione degli stabilimenti di Pomigliano d'Arco, che consentano una maggiore produttività del lavoro rispetto a quella attuale.

PINTO. In questa rotazione, i nuovi posti di lavoro quanti sono?

DE MICHELIS, *Ministro delle partecipazioni statali*. 2.500, di cui 500 per il nuovo stabilimento e duemila per quello di Pomigliano d'Arco, che sono il frutto in parte dello spostamento di alcune lavorazioni, e in parte di nuove produzioni, che verrebbero realizzate sulle 60 mila vetture Alfa Romeo-Nissan prodotte nello stabilimento di Pomigliano d'Arco. Queste sono le caratteristiche dell'ipotesi di accordo che la casa automobilistica italiana ha messo a punto con quella giapponese. Tale accordo, per essere valutato, va collocato nell'ambito del « piano strategico », il quale è in discussione presso il comitato di presidenza dell'Alfa Romeo ed è stato anche modificato come conseguenza dell'avvio di questa discussione. L'ultima versione di tale piano è stata comunicata all'IRI venerdì scorso e, quindi, tale documento non è ancora a mia conoscenza; fin da adesso, però, si possono ricordare le caratteristiche di questo piano strategico ed il ruolo della proposta di *joint-venture* che la Nissan ricopre all'interno di questa prospettiva.

In realtà, si tratta di quattro ipotesi che l'Alfa Romeo ha formulato e che rivestono un diverso significato. Le prime due ipotesi non prevedono il risanamento finanziario aziendale, le altre due prevedono la possibilità di giungere, alla fine del decennio, al riequilibrio dei conti aziendali. Queste ultime si differenziano tra di loro per il fatto che l'una è impostata verso l'aumento dell'occupazione, l'altra prevede l'eliminazione dell'Alfasud e quindi il raggiungimento dell'equilibrio aziendale spostando gli stabilimenti verso nord, con il conseguente abbandono dell'avventura napoletana. Su questo punto ritengo di esprimere un parere del Governo, se pur di massima, affermando che il comitato di presidenza dell'IRI ha esaminato ed approfondito la terza ipotesi, avanzando alcune osservazioni sulle quali la casa automobilistica italiana ha fatto delle controdeduzioni. Si può, quindi, parlare ora di una ipotesi 3-bis; però, quello

che deve essere chiaro è che condizione essenziale, a detta dell'Alfa, per riuscire a realizzare questo duplice obiettivo, cioè il riequilibrio dei conti aziendali nell'arco di un decennio a condizione di effettuare investimenti sopportabili e con il mantenimento dell'attuale livello occupazionale, è l'accordo di cooperazione per la produzione di un nuovo modello di autovettura con le caratteristiche prima ricordate. Questi sono i termini della questione. È bene ricordare le controproposte avanzate dalla FIAT, all'interno di quell'*iter* al quale ho fatto prima riferimento, in modo che sia possibile, agli interpellanti ed agli interroganti, valutare quale tipo di analogia e di compatibilità esista tra l'ipotesi di accordo con la Nissan e le proposte avanzate dalla casa automobilistica torinese.

Queste proposte — lasciando da parte il fatto relativo alla loro esposizione verbale e tenendo per buono quanto indicato dall'appunto fornito dalla stessa FIAT al Ministero — prevedevano tre alternative possibili. In primo luogo si ipotizzava la realizzazione di un nuovo tipo di modello, basato su una nuova scocca, che la FIAT ha allo studio in sostituzione dell'attuale « 127 », da equipaggiare con un motore di cilindrata 1300 o 1500 centimetri cubici di produzione Alfasud, utilizzando una parte delle meccaniche della stessa Alfasud con una produzione di circa 60 mila vetture e con una possibilità di commercializzazione analoga a quella dell'Alfasud, per metà sul mercato interno e per metà su quello internazionale.

La differenza fondamentale tra la proposta FIAT e quella della *joint-venture* Alfa-Nissan sta nel fatto che mentre nell'accordo con la Nissan la nuova vettura, al di là di ogni considerazione circa la differenza di qualità tra i due modelli, viene realizzata attraverso la costituzione di questa nuova società che procede all'assemblaggio del motore e della scocca, nell'accordo con la FIAT si prevede sostanzialmente un accordo commerciale, secondo il quale la FIAT acquisterebbe le parti meccaniche dell'Alfasud (in questo modo consentendo la saturazione produt-

tiva dello stabilimento di Pomigliano d'Arco) procedendo al montaggio o a Mirafiori, come è stato detto nelle parti scritte della proposta, a Mirafiori, o anche in uno stabilimento nel sud, ma non in *joint-venture* con l'Alfa e quindi collocabile non in quella determinata area geografica, ma altrove. Questa seconda ipotesi, però, è stata avanzata solo verbalmente e non è contenuta nell'appunto scritto che ci è stato consegnato.

Circa questa ipotesi, l'obiezione principale della dirigenza dell'Alfa ha riguardato il tipo di modello che viene proposto, che avrebbe caratteristiche diverse da quello che verrebbe realizzato con la Nissan e che, da questo punto di vista, finirebbe per avere un effetto di «cannibalizzazione» maggiore sugli attuali prodotti Alfa e sulle vendite di quest'ultima società. Ciò non consentirebbe nemmeno quell'allargamento della gamma dei modelli che, al contrario, si ritiene verrebbe raggiunto con la vettura prodotta in collaborazione con la Nissan. In secondo luogo si è obiettato che, al di là di ogni altra considerazione, non sarebbe possibile una riorganizzazione produttiva ed una riorganizzazione dell'uso della manodopera nello stabilimento di Pomigliano d'Arco, obiettivo che invece è ritenuto essenziale per il raggiungimento del risanamento aziendale.

Questi sono i termini esatti della questione nell'ambito dell'esame del piano strategico in corso presso il comitato di presidenza dell'IRI. Non è che il Ministero delle partecipazioni statali si sia sottratto all'obbligo di cominciare ad esaminare anche le possibili implicazioni di carattere più generale, riguardanti l'industria automobilistica italiana nel contesto più generale di quella europea o mondiale, di questo accordo soprattutto nella prospettiva della penetrazione dell'industria giapponese dell'auto nel mercato italiano ed europeo; tuttavia, senza ripetere cose già sentite, va detto che la dimensione dell'accordo di cooperazione produttiva che viene proposta è talmente limitata da non porre in sé problemi da questo punto di vista, così come — per limitarci alla si-

tuazione che abbiamo di fronte — vi sono tutti quanti gli elementi per condizionare questo accordo entro tali limiti per non prefigurare rischi che, a loro volta, possono generare conseguenze tali da stravolgere o modificare in futuro la situazione del settore automobilistico nazionale.

Va anche detto, però, per obiettività che vi sono alcuni punti che meritano una valutazione più profonda poiché possono essere fonte di preoccupazione: essi non riguardano tanto l'importazione dell'acciaio (trattandosi di quantità limitate) quanto i componenti (sappiamo infatti che un possibile futuro di sviluppo e di difesa dell'industria automobilistica europea è basato proprio su un coordinamento ed una cooperazione a livello europeo tra le varie industrie produttrici del settore dei componenti), e quello, obiettivo, dell'impatto tra un'azienda delle dimensioni della Nissan e la rete commerciale interna dell'Alfa Romeo, cosa che nell'immediato può non avere conseguenze, anche se può — potenzialmente — creare problemi in un'eventuale futuro in cui cambiasero le strategie commerciali per l'Italia e per l'Europa della Nissan.

Da questo punto di vista, il Governo ritiene comunque legittima e necessaria una valutazione delle conseguenze di questo accordo, nel contesto di un disegno più generale di politica industriale nel settore automobilistico. Per questo, quando l'altro giorno, in seno al CIPI, abbiamo deciso di dare il via alla realizzazione di questo piano di settore per quanto riguarda l'auto, abbiamo anche stabilito che il ministro delle partecipazioni statali avrebbe sottoposto al CIPI — o meglio al comitato che, come espressione del CIPI, deve provvedere alla redazione del piano di settore —, per il parere, non già l'accordo Alfa-Nissan, bensì il piano strategico dell'Alfa che, in quanto piano decennale di riorganizzazione e di risanamento della componente pubblica dell'industria automobilistica nazionale, non può essere concepito se non come una parte del piano di settore dell'auto che il CIPI deve realizzare.

Il punto su cui il Governo è fermo — e va detto con molta chiarezza; d'altronde il Presidente del Consiglio lo ha già ampiamente sottolineato al Senato in sede di dibattito sulla fiducia — è che la necessità di esprimere un giudizio, una valutazione, nel contesto di questo disegno di più ampio respiro riguardante il futuro dell'industria automobilistica del nostro paese non deve essere utilizzata come alibi per non decidere, né si deve di fatto decidere in modo negativo e aprioristico sulla questione Alfa-Nissan.

LABRIOLA. La questione è tutta qui!

DE MICHELIS, *Ministro delle partecipazioni statali*. E per questo che l'impegno che il Governo ha preso — ribadisco in questa sede — è che tale valutazione deve essere fatta in tempi brevi (dirò poi quali), tali da non essere da soli elemento che, in qualche modo, possa far sfumare nel nulla questa ipotesi di accordo tra l'Alfa Romeo e la Nissan.

Di conseguenza il Governo — e giungo alla conclusione di questa mia esposizione — intende procedere come segue. Il comitato di presidenza dell'IRI ha oggi tutti gli elementi a disposizione per poter dare un giudizio sul piano strategico dell'Alfa e — come ho già detto — è orientato, in questo con il consenso del Governo, ad esaminare e a valutare l'ipotesi numero tre, con le modificazioni apportate.

L'avvocato Sette mi ha dichiarato — e credo lo ripeterà giovedì prossimo alla Commissione parlamentare per la ristrutturazione e riconversione industriale — che il comitato di presidenza dell'IRI è in condizione, al massimo nell'arco di due settimane, di esprimere il proprio parere, quindi di licenziare con le osservazioni del caso il piano strategico dell'Alfa. In quel momento il ministro delle partecipazioni statali sarà in possesso di un documento che avrà seguito il suo *iter* all'interno dell'ente cui l'Alfa Romeo appartiene e chiederà al gruppo di lavoro del CIPI, che in questi giorni sarà incaricato di elaborare il piano di settore per l'in-

dustria automobilistica nel nostro paese, di esprimere un parere sul piano strategico dell'Alfa. Abbiamo preso l'impegno di ottenere tale parere al massimo nell'arco di due o tre settimane, per cui in quattro o cinque settimane saremo in grado di esprimere l'orientamento definitivo del Governo sulla questione. Posso tuttavia riassumere già adesso il metodo che sarà seguito: nel caso in cui non esistano ragioni di fondo in qualche modo riguardanti l'impostazione che si intende assumere circa il futuro dell'industria automobilistica nazionale, per poter obiettare sul piano strategico dell'Alfa, cioè sulla proposta che uscirà dal comitato di presidenza dell'IRI...

PEGGIO. Se la FIAT avesse voluto fare un'intesa di questo tipo, avrebbe dovuto attendere anni...

DE MICHELIS, *Ministro delle partecipazioni statali*. Non sono anni, ma quattro settimane. Ti dirò poi alla fine come tutto questo non crei alcun pregiudizio, da nessun punto di vista.

Se, dicevo, non vi saranno elementi per formulare obiezioni sul piano strategico, è evidente che l'approvazione intervenuta da parte dell'IRI (che evidentemente avrà anche la conferma del ministro delle partecipazioni statali) riguarderà l'intero piano, compreso l'accordo Alfa Romeo-Nissan, accordo che, a questo punto, potrà essere formalmente siglato e seguire l'*iter* previsto. Abbiamo già detto che allo stato degli atti non esistono proposte alternative che abbiano caratteristiche analoghe all'accordo elaborato tra l'Alfa e la Nissan, e che, quindi, possano in qualche modo andare ad inserirsi nella impostazione del piano strategico con gli stessi caratteri dell'accordo in questione.

Questa la situazione nella quale oggi ci troviamo: l'Alfa Romeo ha confermato alla Finmeccanica, la Finmeccanica all'IRI e l'IRI al Governo che l'arco di tempo di quattro-cinque settimane del quale si è detto, che costituisce il tempo tecnico per esaurire l'*iter* di esame del complesso delle questioni che abbiamo di fronte, è as-

solutamente compatibile con i tempi concordati tra l'Alfa Romeo e la Nissan per poter procedere, ciascuno a casa propria, nelle rispettive aziende e con i propri governi, all'esame della ipotesi di accordo concluso — come ho già detto — nella metà dell'aprile scorso.

Ritengo, dunque, che possano essere senz'altro tranquillizzati il Parlamento e tutte le forze politiche che hanno espresso su questo punto la loro preoccupazione. Il Governo, cioè, sarà in grado di formulare tale giudizio nei tempi necessari. L'orientamento, allo stato degli atti, tende a considerare positivamente il lavoro che l'Alfa Romeo ha realizzato in questa direzione (quindi, da questo punto di vista, le preoccupazioni non hanno ragione d'essere); infine, la proposta che interverrà sarà tale da consentire di avviare positivamente a soluzione non tanto il problema singolo e specifico dell'accordo Alfa Romeo-Nissan, quanto quello più generale del futuro dell'industria automobilistica di Stato del nostro paese.

PRESIDENTE. L'onorevole Valensise ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Martinat n. 2-00329, di cui è cofirmatario.

VALENSISE. La esposizione che abbiamo ascoltato chiarisce taluni punti ma lascia intatte alcune nostre riserve. Il ministro ha fornito una interpretazione riduttiva dell'accordo in fieri tra l'Alfa e la Nissan e ci ha spiegato le ragioni per le quali si ritiene, da parte dello stato maggiore dell'Alfa, che, attraverso tale accordo, sia possibile dar luogo ad un superamento della condizione di ingovernabilità che caratterizza attualmente l'azienda, condizione connessa e conseguente all'eccesso di mano d'opera. Se mal non abbiamo compreso dalla esposizione dell'onorevole ministro, l'accordo tra l'Alfa e la Nissan comporta non nuove assunzioni per 2.500 unità, ma la utilizzazione di 2.500 unità attraverso opportuni processi...

DE MICHELIS, *Ministro delle partecipazioni statali*. Mi sono spiegato male. Alla fine, si tratterà di 2.500 unità in più...

VALENSISE. Che sono già attualmente in forza all'Alfa.

DE MICHELIS, *Ministro delle partecipazioni statali*. Le unità complessivamente utilizzate sono la bellezza di 4.500!

VALENSISE. Dunque, si tratterebbe di 2.500 nuove assunzioni?

DE MICHELIS, *Ministro delle partecipazioni statali*. Si recupera il lavoro di 2.000 persone e se ne aggiungono 2.500.

PINTO. Insomma, si assumono 2.500 persone.

VALENSISE. Lei, onorevole ministro, ha parlato, per talune di queste unità (1.000-1.500), di opportuni movimenti all'interno dell'azienda. Ha parlato poi, se mal non ho capito, di una procedura che lo stato maggiore dell'Alfa ravvisa come utile e necessaria per superare la condizione di eccesso di mano d'opera che caratterizza l'azienda stessa. Non mi risulta chiaro come possa trattarsi di unità in più.

DE MICHELIS, *Ministro delle partecipazioni statali*. Per produrre le 60 mila automobili che rappresentano quell'80 per cento spettante al nostro paese (il restante 20 per cento sarà prodotto in Giappone), dal punto di vista del valore e quindi anche della manodopera impiegata, occorrono 4.500 persone: a questa esigenza si farà fronte, per 2.000 unità, attraverso l'impiego di manodopera attualmente impiegata presso l'Alfasud, che quindi verrà recuperata ad una produzione nuova, e, per 2.500 unità, attraverso nuove assunzioni.

VALENSISE. Quindi vi saranno 2.500 assunzioni, mentre la mobilità sarà attuata per 2.000 unità di personale. La ringrazio, signor ministro.

Stavo dicendo, comunque, che l'accordo, come ci viene prospettato dall'onorevole ministro, assume carattere riduttivo, assume il carattere di un'intesa attraverso

la quale si cerca, ricorrendo alla mobilità, di porre fine all'eccesso di manodopera che attualmente caratterizza l'azienda. Vi saranno assunzioni per 2.000 unità, mentre nel complesso si pone una prospettiva di risanamento dell'azienda nell'arco di 10 anni. Debbo registrare un elemento che obiettivamente ha il carattere di novità: l'azienda, cioè, si orienta verso manovre di questo genere, verso operazioni di ristrutturazione, in alternativa alla solita, tradizionale corsa all'adeguamento del fondo di dotazione. Questo è un dato di fatto che registriamo, perché può trattarsi dell'inizio di una politica che affranchi le industrie che operano nel Mezzogiorno da quel carattere assistenziale che hanno avuto finora e che ha prodotto quelle disconomie che pesano come una spada di Damocle, come ha riconosciuto lo stesso ministro, sugli investimenti effettuati nel sud.

Detto questo, non ci sentiamo però di formulare altri giudizi, sia per la necessità di procedere ad un approfondimento, sia, infine, perché, pur registrando che l'orientamento del Governo è favorevole — anche perché non esistono alternative su questo terreno — non possiamo non tenere presente che tale orientamento non è ancora quello definitivo, che sarà assunto dal Governo stesso quando l'*iter* che è stato qui ricordato, e che prevede l'espressione del parere da parte dell'IRI e del CIPI, sarà stato completato. Ci sia consentito però allo stato dei fatti — nel prendere atto della risposta del Governo e delle assicurazioni che esso ci ha fornito relativamente alle sue valutazioni sulla congruità dell'operazione, in relazione al quadro generale della politica dell'automobile, nel prendere atto dell'elaborazione in corso del piano strategico del settore automobilistico ad opera delle partecipazioni statali — constatare che non è possibile non tenere conto della mancanza di qualcosa su cui dovremo discutere in quest'aula, cioè di un quadro generale della politica economica italiana, nel quale possa essere collocato anche ciò che attiene all'industria automobilistica.

Si è parlato dell'attività della commissione Prodi, si è parlato della crisi mondiale dell'automobile: noi ci aspettiamo che, in relazione ad una problema che attiene alla situazione del comparto automobilistico in Italia e in Europa, il Governo, una volta ricevuti i pareri di cui si è detto, possa esprimere la propria valutazione nel quadro generale della politica economica.

Una ulteriore preoccupazione dobbiamo esprimere. È ben vero, infatti, che avremo un incremento di 2.500 occupati, ma è certo che si tratta di una goccia nel grande mare delle necessità occupazionali del Mezzogiorno. Di fronte alle tensioni che esistono, su questo piano, in quelle regioni, ci si consenta di osservare che espressioni come quelle in uso in taluni ambienti tecnocratici che hanno parlato della cosiddetta avventura napoletana, sono espressioni da respingere. Nel Mezzogiorno nessuno ha corso avventure, se non chi al Mezzogiorno si è avvicinato senza comprenderne le esigenze. Il Mezzogiorno, comunque, ha bisogno di ben altro, soprattutto in relazione alle sue risorse umane e considerando le possibilità tecnologiche che utilizzando tali risorse possono essere conseguite: il Mezzogiorno, proprio per questo, meriterebbe — anzi, merita: noi per questo ci batteremo — una considerazione maggiore e più puntuale, nella strategia generale dell'automobile.

Ci rendiamo perfettamente conto che i guai dell'Alfa-sud, che sono stati prodotti da una gestione non avvenuta e non inserita in un contesto generale meridionale e in un contesto di politica economica nazionale, in questo momento sono curati con il rimedio di una *jointventure* con la Nissan. Ci rendiamo conto di queste realtà, che devono fare i conti anche con risorse del paese che sono state dissipate e continuano ad essere dissipate, ma non ci nascondiamo il pericolo — questa è responsabilità politica che spetta al Governo — e ci rendiamo anche conto del fatto che per il risanamento di un'azienda e per un incremento occupazionale quanto mai limitato — 2 mila unità — si gioca

un po' sulla pelle di un importante comparto nazionale e su prospettive di mercato che potrebbero divenire intollerabili, con conseguenze pesanti per tutto il settore dell'industria automobilistica nazionale ed europea.

Concludere un accordo con la Nissan è cosa ritenuta conveniente sotto il profilo dell'esportazione di tecnologia e sotto il profilo dell'immagine che può essere, attraverso i canali commerciali della Nissan, esportata in paesi lontani nel tentativo di dilatare le « fette » di mercato che competono all'industria italiana. Comunque, i pericoli ci sono, e che questa avventura — questa sì è un'avventura — sia giocata da un'impresa a partecipazione statale, è cosa che rafforza le responsabilità del Governo e noi che siamo alla opposizione dobbiamo formulare le nostre riserve e attendere quest'ultimo all'opera e alle scadenze stabilite.

Ci rendiamo perfettamente conto di tante necessità e di tante circostanze oggettive; non abbiamo mai giocato il gioco terribile del tanto peggio, tanto meglio, soprattutto quando questo gioco è stato fatto nell'Italia meridionale. Comunque, lasciateci ricordare che anche dai banchi della democrazia cristiana arrivano moniti tardivi per la politica svolta dall'Alfasud, che non è stata una politica meridionale dell'automobile, nella quale si siano cercate di coinvolgere le possibilità che il Mezzogiorno poteva esprimere anche in questo settore. Oggi l'accordo Alfa-Nissan è un pannicello caldo per rimediare ai guasti che ieri sono stati da voi provocati, però con tutte le preoccupazioni che nascono per il futuro per il comparto nazionale, e soprattutto per il Mezzogiorno d'Italia.

Quindi il nostro giudizio, onorevole ministro, è doverosamente riservato — e riservato è anche quello del Governo, pur se con venature positive — su un'operazione della quale ella ci ha parlato in termini riduttivi e che ci auguriamo sia un'operazione di apertura e non un ulteriore danno e mortificazione per l'economia italiana e in particolare per l'economia del Mezzogiorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Labriola ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00336.

LABRIOLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la risposta del Governo alla nostra interpellanza è stata — ne diamo volentieri atto al ministro — molto ampia ed esauriente. Però, proprio per la complessità della risposta, per il modo nel quale essa è stata imposta, il Governo comprenderà la ragione per la quale noi, prima di dichiararci soddisfatti — come siamo — riteniamo giusto ed utile, anche per l'azione che il Governo dovrà continuare a svolgere, ricapitolare brevemente la valutazione che diamo sia della ricostruzione dei fatti proposta dall'onorevole De Michelis, sia degli impegni — mi sembra di poter dire — molto precisi (e questo ci conforta assai) assunti dal Governo in rapporto alla questione Alfa-Nissan, sia, infine, su alcune questioni di principio che pure hanno il loro peso politico in merito a questo problema. Il ministro ha detto che non vi sono stati ritardi, non si sono interposte zone grigie, di rinvio, nell'azione del Governo.

Noi diamo atto al ministro, in primo luogo, di una notevole lealtà e di una certa discrezione nei confronti di un'azione del Governo della quale egli risponde solo da pochissimo tempo.

Io voglio ricordare in quest'aula la dichiarazione del ministro della sanità del primo Governo Cossiga, per la verità relativa ad un campo un po' diverso rispetto alle sue attribuzioni di dicastero; ma, giustamente, il ministro parla per tutte le questioni di un Governo: nessuno sarà così stolto o sprovveduto da immaginare che i ministri siano dei capiufficio; i ministri rappresentano gli interessi generali del Governo. Noi quindi non ci siamo sorpresi, ed abbiamo anzi considerato una manifestazione di grande coerenza politica la dichiarazione del ministro della sanità, onorevole Altissimo, che sul finire della esperienza del primo Governo Cossiga dichiarò, con grande soddisfazione, che il Governo aveva posto l'alt, e aveva quindi

bloccato la procedura dell'intesa Alfa-Nissan.

Potremmo citare altri episodi come questo ma, in sede di dichiarazioni sulla replica del Governo, non abbiamo né il tempo, né il modo di farlo; non mancheranno tuttavia occasioni per ricostruire, con minore discrezione di quanto abbia meritoriamente fatto il ministro De Michelis questa sera, gli antefatti della vicenda.

Crediamo ora di poter dire che, probabilmente, ritardi, incertezze e rinvii — nella fase di cui il ministro De Michelis non può rispondere se non per atto di meritoria ed apprezzabile cortesia — ve ne sono stati; di essi penso dovremo parlare, in altre sedi, in occasione più generali, magari quando parleremo del progetto di intervento straordinario nel settore dell'automobile, anche per valutare gli effetti che essi hanno prodotto sulla situazione che deploriamo.

Sulla questione in sé dell'accordo Alfa-Nissan, mi pare di aver compreso, dalla chiara esposizione del ministro, che il Governo non intende surrogarsi nelle responsabilità istituzionali dell'azienda, né della finanziaria pubblica.

Parleremo ancora di questi problemi dei rapporti tra azione di Governo e responsabilità amministrative in relazione ad altre questioni, altrettanto urgenti di quella dell'Alfa-Nissan, ed anzi forse di più. Noi apprezziamo molto il fatto che il Governo su questa questione — e presumiamo su tutte le altre — si impegni a rispettare le autonomie aziendali e a garantire al Parlamento il rispetto della responsabilità politica del Governo. Non vorremmo infatti che, soprattutto da parte della sinistra (e, per quanto ci riguarda, da parte nostra) si confondesse, per eccesso di polemica, la garanzia — che dev'esservi — della necessaria autonomia delle aziende, con la rinuncia alla responsabilità politica, che è il modo peggiore per scivolare nel qualunquismo e dare spazio agli interessi di consorterie e gruppi ristretti i quali, quando non devono rispondere della loro azione, hanno in effetti mano libera e campo

aperto nelle loro scorrerie nel privato e nel pubblico.

Per quanto riguarda poi la questione dei rapporti tra l'intervento di programmazione per il settore dell'auto e il problema Alfa-Nissan, anche qui crediamo di aver compreso che il Governo è interessato in parallelo a che si prosegua, anche sul piano operativo, il percorso appena iniziato. E questo un atto positivo: abbiamo già detto all'indomani delle decisioni del CIPE, e riconfermiamo ancora questa sera, che siamo lieti che si sia finalmente provveduto ad eliminare una carenza da tempo registrata per quanto riguarda i problemi generali del settore della produzione automobilistica. In modo altrettanto positivo prendiamo atto del fatto che il Governo cammina in parallelo su queste due questioni, senza operare subordinazioni, che sarebbero molto gravi.

PINTO. Il ministro non è stato molto chiaro su questo problema.

LABRIOLA. Per noi è stato chiaro; e nei limiti in cui abbiamo così inteso, esprimiamo la nostra soddisfazione. Noi prendiamo atto del fatto che il Governo — ripeto — cammina in parallelo, e senza interconnessioni, che sarebbero negative, sui punti dell'intervento straordinario nel settore della produzione dell'auto e della questione Alfa-Nissan, nell'ambito di quel rispetto dell'autonomia aziendale al quale mi sono prima richiamato, e che ora riconfermo.

Prendiamo anche atto del fatto che il Governo dichiara che scioglierà, per la parte di sua competenza, ogni riserva di valutazione nell'arco, non ordinario, ma perentorio, di circa un mese. Due settimane sono concesse al comitato di presidenza dell'IRI per dare la sua valutazione di coerenza sul piano Alfa; due settimane al comitato del CIPI che dovrà valutare, per la parte di sua competenza, il piano auto. Sono complessivamente 4 settimane, al termine delle quali, se non vi siano ragioni di fondo, ostative alla conclusione dell'accordo Alfa-Nissan, questo accordo entrerà in fase operativa.

Ragioni critiche di fondo significano non necessità di ulteriori approfondimenti, perché a quel punto chi si opporrà, quale che sia la sede, aperta od occulta, dovrà motivare in base ad una contrarietà oggettiva il rinvio. Credo che siano anche da escludersi, secondo quanto abbiamo compreso dalle chiare parole del ministro, proposte che possano presentarsi altrettanto convenienti in linea generale, rispetto a quelle dell'Alfa-Nissan, ma che non siano sostenute dalla concretezza e dalla praticità di carattere operativo, e siano tali da richiedere tempi lunghi per poterle approfondire.

In questa ipotesi, noi daremmo una risposta negativa ad una proposta operativa, per dare tempo ad una proposta generica di diventare operativa. Se ho compreso bene, dai dati che disponiamo a seguito di altri dibattiti e dalle cose che questa sera ha detto il ministro, per arrivare a concludere la fase concreta e articolata dell'ipotesi di intesa Alfa-Nissan, sono stati necessari due anni; e credo che questo sia l'arco di tempo per giungere ad una definizione tecnologica, produttiva, commerciale e di interscambio, in direzione appunto di una simile intesa.

Un rinvio, quindi, dovuto alla necessità di rendere altrettanto articolata ed identificabile una ipotesi alternativa avrebbe il sapore di un rifiuto, perché, probabilmente, al termine di quella fase non troveremmo più una controparte disposta a stipulare l'intesa. Fino al momento in cui la firma dell'intesa Alfa-Nissan non sarà stata apposta continueremo a ripetere insieme con il ministro — devo dire in piena sintonia su questo punto — che, qualora si presentassero ipotesi di eguale valore e di eguale concretezza e operatività, fino a quel momento qualsiasi gruppo parlamentare, credo (ed in ogni caso il nostro), preferirebbe quella nazionale.

Se questo non avverrà, non sarà stata né colpa di una visione punitiva nei confronti dell'impresa nazionale; né vi sarà spazio per chiedere e sollecitare contropartite — lo voglio dire con molta chiarezza — che non siano relative agli interessi produttivi ed occupazionali del no-

stro paese, che nel settore dell'auto hanno una valenza particolare, molto specifica.

È vero che esistono altre strutture produttive in Italia nel settore privato; ma è anche vero che la complessità, l'interazione ed il carattere, non voglio dire multinazionale, ma molto al di là dei confini nazionali, assunti dalle *holdings* in quei settori, lasciano presumere una tale poliedricità di interessi, che vanno sottolineati. Il piano dell'auto deve certamente sostenere l'imprenditore privato maggiore, oltre a tutti gli altri, nessuno escluso, in questo settore, ma dando a questo imprenditore le contropartite che sono strettamente indispensabili per recuperare un settore produttivo, al quale sono legati interessi occupazionali generali di grande rilievo nel nostro paese.

Non è senza significato che su tale questione vi siano larghe convergenze sindacali a sostegno delle tesi che abbiamo ricordato e che il ministro prima ha esposto. E la convergenza sindacale ha delle spiegazioni che sono presenti nelle parole del ministro e che noi vogliamo ricordare anche qui in modo positivo.

Ci sono i problemi di Pomigliano d'Arco e ci sono quelli di Arese; sono problemi diversi naturalmente, i primi di un'area industriale settentrionale, i secondi di una area meridionale. Io non voglio, non posso e non debbo qui rievocare il dibattito, anche notevole sul piano culturale, suscitato dall'idea di creare uno stabilimento produttivo a Pomigliano d'Arco; voglio dire però che, quale che sia la linea — e ve ne sono diverse che s'intrecciano e si diversificano, qualche volta si contraddicono e qualche altra volta no — che si sostiene sul piano di una soluzione immediata di problemi meridionali, tutte queste linee coincidono sul punto che è necessario non far fallire l'insediamento industriale di Pomigliano d'Arco.

Se questo insediamento industriale fallirà, allora il meridionalismo delle forze sindacali, delle forze politiche e più in generale delle forze avanzate avrà conosciuto una cocente sconfitta, quale che sia — ripeto — la linea di tendenza che ciascuna di queste posizioni esprime.

Non è vero, come ho sentito dire (ma forse ho compreso male), che la sinistra abbia avuto dei dubbi sul settore auto e sulla necessità di rafforzarlo nella qualificazione produttiva nonché sull'insediamento di Pomigliano d'Arco; al contrario, la sinistra è stata sempre molto unita ed ha avuto idee molto chiare, precise e positive sull'una e sull'altra questione. È chiaro che, quando noi parliamo della qualità della vita, intendiamo riferirci a problemi molto più ampi di quelli indotti dall'uso dell'automobile; quando parliamo di uso pubblico o privato, collettivo o individuale del mezzo di trasporto su gomma, non intendiamo porre in discussione la espansione di questo settore, ma semmai la qualificazione produttiva e la selezione nell'uso di uno strumento che è legato al progresso civile ed umano della collettività, che sicuramente rientra negli obiettivi indicati e preferiti dalle forze di sinistra e, per ciò che ci riguarda, dal nostro partito.

In conclusione, onorevole ministro, nei limiti del problema che è stato posto alla nostra attenzione ed avendo, nel modo che mi sono sforzato di precisare, valutato le affermazioni del Governo, che abbiamo ascoltato con la dovuta attenzione, esprimiamo la nostra soddisfazione, riservandoci di intervenire in altre sedi, quando il dibattito avverrà sui temi che sono connessi ma non coincidenti con la questione Alfa-Nissan e si potrà avere un confronto ancora più largo, approfondito ed incisivo fra le forze politiche ed il Governo sui problemi aperti nel nostro paese nei settori della produzione e del lavoro (*Applausi dei deputati del gruppo del PSI*).

PRESIDENTE. L'onorevole Alessandro Tessari ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la interpellanza Ciccionesse n. 2-00390, di cui è cofirmatario.

TESSARI ALESSANDRO. Credo che il dibattito abbia già dimostrato che rispetto a questo problema le cose non sono forse così semplici come sono emerse dalla relazione del ministro, al quale do atto di una estrema lucidità nella esposizione di questo grosso nodo.

I giornali in questi ultimi tempi avevano parlato di De Michelis come di un ministro che aveva deciso di partire lancia in resta contro gli interessi nazionali, quelli della FIAT, eccetera; dalla esposizione del ministro, invece, emerge un quadro di consapevolezza rispetto a questa grossa questione. Però, se il ministro me lo consente, vorrei svolgere alcune osservazioni sui punti che meno mi hanno convinto della sua esposizione.

Complessivamente abbiamo un comparto produttivo, quello di Pomigliano d'Arco, in cui, detto in maniera molto elegante, si produce poco; la produttività è bassa, ora...

VIGNOLA. Sono le code di Cortesi, queste! (*Commenti del deputato Pinto*).

TESSARI ALESSANDRO. ..ora, siccome vogliamo garantire l'occupazione, il problema è — si dice — di ampliare la produzione complessiva del comparto con l'esperienza di questo accordo con la Nissan.

Complessivamente, se non ho capito male, ai 15 mila addetti di Pomigliano ne aggiungiamo 2.500 in cifra assoluta; quindi, se 15 mila addetti nell'area producevano centomila vetture circa, 15 mila più 2 mila addetti ne produrranno 160 mila. Poiché si diceva anche che complessivamente la produttività del complesso di Pomigliano è di 150-180 mila vetture l'anno, vi avvicineremmo, ad accordo realizzato, alla piena produttività.

Se è vera l'ipotesi che prima Margheri ricordava — non abbiamo motivo di dubitarne — che non solo in Italia, ma anche negli altri paesi importatori di nostre vetture, andiamo verso una crescita zero, evidentemente ciò pone un grosso problema, e non solo per la FIAT, ma per il nostro paese. Sarebbe, infatti, veramente sciocco che un potenziamento della produzione dell'auto in un settore (mascherato magari come potenziamento di un'area debole o svantaggiata) portasse domani all'apertura di una crisi in altri settori del paese o dello stesso complesso torinese.

Voglio dire, signor ministro, che è proprio in questo punto che ho trovato ca-

rente la sua relazione. Lei ci ha fatto la cronistoria della vicenda dell'accordo Alfa Romeo-Nissan e di ipotetiche trattative tra l'Alfa e la FIAT; ha dichiarato che il Governo ha tenuto un atteggiamento neutro, nel senso che man mano che andavano stringendosi i termini dell'accordo tra l'Alfa e la Nissan restavano invece imprecisi i termini dell'accordo tra l'Alfa e la FIAT. Ci ha fatto capire (anche se non lo ha detto chiaramente) che era ovvio concludere per questo tipo di accordo, visto in un certo senso (neanche questo ha detto, ma lo ha lasciato intendere) lo scarso interesse da parte della FIAT a perfezionare l'accordo con l'Alfa.

Mancando quel piano strategico del settore di cui lei ha parlato, ho l'impressione che si siano rovesciati i termini della questione. Infatti è soltanto in presenza di uno specifico piano strategico, su cui poteva svolgersi un dibattito in Parlamento, ben inteso nel rispetto dell'autonomia di cui gode il complesso aziendale dell'Alfa, il sistema delle partecipazioni statali e l'IRI stessa, che si poteva procedere ad un accordo di tanta rilevanza. Invece ancora una volta è prevalsa la logica privatistica nel senso appunto che noi ci troviamo a programmare *a posteriori* rispetto a questa iniziativa; il che mi sembra poco corretto.

Direi che dalla sua relazione emerge un nulla osta per l'accordo; non so però se il Parlamento, quando, dopo l'elaborazione del CIPI, discuterà questo piano, dovrà proporre delle soluzioni che vincolino e intralcino anche la realizzazione di questo accordo. Siccome poi il piano generale-auto non può prescindere dalla politica dei trasporti del nostro paese, evidentemente anche la politica dell'Alfa, dell'IRI e della Finmeccanica non può prescindere dai settori di possibile diversificazione.

Da tanti anni da parte della sinistra si è parlato, appunto, di una carenza della politica dei trasporti e credo di non dire una cosa inesatta se affermo che, se oggi l'automobile come prodotto « tira », ciò avviene perché c'è una carenza di fondo nel complesso generale della

politica del trasporto pubblico. Quindi, sembra quasi stabilirsi una connessione tra il fatto che tira, ma tira artificialmente, questo mercato e il fatto che non tira l'altro.

Poiché però sappiamo che il mancato decollo del piano trasporti deriva da una esplicita scelta di Governo, potrebbero essere messe in collegamento le due cose ed evincere da questa elegante situazione che il Governo intende ancora una volta promuovere il rilancio della politica dell'auto *tout court*, a scapito di una politica generale rinnovata del trasporto pubblico che io ritengo debba essere invece la strada da percorrere.

Come diceva Margheri, non ha nessun senso parlare del « pericolo giallo », così come non ha nessuna ragion d'essere la polemica « FIAT o non FIAT » o quella « Nissan o non Nissan ». Il problema non è questo, ma è di stabilire cosa faremo delle unità produttive che vogliamo potenziare, soprattutto nel Mezzogiorno, con una riqualificazione complessiva della professionalità: e ritengo che abbiano fondamento le considerazioni che venivano fatte da altri colleghi in questa materia.

È questa la direzione in cui dobbiamo muoverci. Però ho l'impressione che nell'esposizione del ministro sia sottovalutato ciò che comporterà la realizzazione di questo accordo. Mentre dico questo, però, aggiungo anche che forse questo accordo può essere utile, se prima però avremo risolto l'altra incognita, quella del piano nazionale e delle relative scelte che il Governo deve fare in materia di trasporti. Vorrei però conoscere questa nuova politica, prima di dire se questo accordo abbia o meno senso.

VIGNOLA. Dici quindi che bisogna aspettare un po' più di quattro o cinque settimane.

TESSARI ALESSANDRO. Io penso che questo piano dovrebbe già essere maturo, visto che ormai sono anni che se ne parla. Ho però l'impressione che fra quattro o cinque settimane potremo avere al massimo un piano del settore auto, che però

nulla ci potrà dire su tutto il resto del problema generale nel quale si inserisce quello dell'auto.

VIGNOLA. La Nissan allora la facciamo aspettare!

TESSARI ALESSANDRO. No, non voglio dire questo. Non hai capito.

PINTO. Gli vuoi far dire cose che non sta dicendo. Va bene che dovete portare i resoconti stenografici a Pomigliano d'Arco, però fate i seri! (*Interruzioni del deputato Vignola*).

PRESIDENTE. Onorevole Vignola! Onorevole Vignola! (*Commenti del deputato Pinto*). Onorevole Pinto! (*Commenti del deputato Pinto*). Onorevole Pinto, lei raccoglie con i padiglioni auricolari la mia voce? La ringrazio.

Onorevole Vignola, il dialogo è qui fra l'interpellante e il Governo. Lei per ora è un *tertium*.

TESSARI ALESSANDRO. Ma io gradisco queste interruzioni.

PRESIDENTE. Lei può gradirle, ma fuori di qui, nel corso di una chiacchierata fra voi. Altrimenti non riusciamo a chiarire nulla. L'onorevole Vignola dovrà parlare dopo di lei e lei lo ascolterà.

TESSARI ALESSANDRO. Sono cose utili.

PRESIDENTE. Tutto è utilissimo, però mi sembra che la questione sia già abbastanza complessa senza che la confondiamo ulteriormente.

TESSARI ALESSANDRO. Una politica che da sempre il partito comunista porta avanti...

PRESIDENTE. Onorevole Tessari, rinunci a questo suo dialogo affettivo con il partito comunista e parli al ministro!

TESSARI ALESSANDRO. È uno dei temi costanti del partito comunista quello di porre al centro di tutta la tematica del trasporto privato e pubblico il problema dell'auto, per non favorire quello che è stato il modello di sviluppo che ha caratterizzato certe scelte dei governi italiani degli ultimi 35 anni. Non credo che oggi ci si possa dimenticare di tutto questo e privilegiare una questione che sembra essere quasi — scusami, Vignola — di campanilismo. Se non risolviamo la questione del potenziamento delle iniziative imprenditoriali nel Mezzogiorno, non ci muoviamo certamente in direzione del superamento del divario.

PRESIDENTE. Onorevole Tessari, se lei me lo consente vorrei dirle che il Parlamento e gli uomini hanno una loro presenza storicamente valida. Se poi si fanno i collegamenti preistorici, il discorso è più delicato.

Il sottoscritto fu, in tempi immemorabili, ministro dei trasporti e ricorda in quest'aula le giaculatorie non indulgentiate sulle macchine, sulle automobili e sulla loro produzione. Evidentemente, adesso le indulgenze hanno avuto un miglioramento storico. Ma questo è un altro fatto. Ora occorre discutere le cose sulla base della realtà attuale. Chiedo scusa dell'interruzione. Ora proseguiamo.

VIGNOLA. Vedo di averla stimolata, signor Presidente!

TESSARI ALESSANDRO. Concludendo, desidero dire al ministro che tutti siamo preoccupati. Non ricordo se sia stato il collega Viscardi a dire che in questi quattro anni, dal 1975 al 1979, mentre a Pomigliano d'Arco venivano a mancare 400 posti di lavoro, se ne creavano 1500 nuovi al nord! È una costante che tutti dobbiamo tener presente parlando di perequazione del complessivo sviluppo produttivo del paese: teniamo presente che l'ineguale sviluppo storico del nostro paese parte dalla considerazione che il mezzogiorno d'Italia è stato sostanzialmente emarginato

dai processi di investimento, riqualificazione, eccetera.

Per questo, non vorrei che il Governo, appunto incalzato da questa iniziativa dell'Alfa (che nella Nissan ha trovato un interlocutore che può essere validissimo anche per il complesso dell'economia del nostro paese), sottovalutasse od accantonasse quello che per me dovrebbe essere un fondamentale momento sul quale il Governo con tempestività dovrebbe pronunciarsi: non auspico alcun ritardo per nessuna iniziativa in questo settore, ma non ritengo si debba accantonare il resto per rispondere a questo punto.

Il ministro è stato un poco reticente, non ha toccato una questione: nel nostro mercato esiste una massiccia produzione di autovetture straniere e non sappiamo in quale misura (in vista delle scelte per il settore automobilistico e più in generale per la politica dei trasporti) interverrà il Governo nel prossimo futuro, non essendo da escludere che altre entità produttive in condizioni di particolare competitività nel nostro mercato possano di fatto costituire un pericolo per la nostra realtà produttiva nazionale, sia al nord sia al sud, per quello che vi stiamo facendo nascere ora con questo accordo.

Non è pensabile che derivi un generale rivoluzionamento dei metodi produttivi da questo accordo Alfa-Nissan: sappiamo quali difficoltà costituirà questo accordo, per far produrre in maniera diversa. Mi auguro che ne derivi complessivamente uno stimolo alla riqualificazione delle maestranze, per una più qualificata e diversa produttività, meno onerosa nel senso banale del termine, per l'operaio; mi auguro che non ne derivi una sorta di illusione, e cioè che nella decennale prospettiva di questo accordo si riducano i posti di lavoro. Su questo il ministro è stato un po' evasivo.

Mi avvio a concludere, signor Presidente. Si è parlato di duemila unità, al momento della realizzazione. Essendo il piano decennale, devo ricavare dalla promessa del ministro che ciò che muove questo accordo, legittimandolo in un certo senso, è la riqualificazione professionale con una maggiore produttività, il superamento dei

ritardi e dei tempi morti, nonché del non utilizzo degli impianti? Cosa comporterà questo, nel decennio? La difesa dei livelli occupazionali attuali, oppure questa premessa di impostazione di un lavoro diversificato tra due centri può essere la teorica premessa per una riduzione nel settore del livello occupazionale, visto che nel prossimo decennio è previsto l'aumento della crisi nel settore dell'auto con un calo di espansione del nostro mercato interno e probabilmente anche di quello estero?

PRESIDENTE. L'onorevole Margheri ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00426.

MARGHERI. Signor ministro, signor Presidente ex ministro dei trasporti, le devo una battuta e risponderò dopo.

Cercherò di spiegare perché ci riteniamo insoddisfatti. Abbiamo capito benissimo la sua propensione personale, favorevole a questo buon affare (tale termine limita la portata strategica ed economica di questo accordo), che l'Alfa si accinge a concludere. L'abbiamo capito anche perché ce lo ha spiegato chiaramente l'amico e compagno Labriola, che ha sottolineato gli aspetti positivi delle sue dichiarazioni. Però, vede, signor ministro, lei si affida ad una procedura che non offre nessuna garanzia, che anzi crea rischi e pericoli gravissimi, rendendo difficile una soluzione positiva.

Cerchiamo di vedere i punti di accordo ed i punti di disaccordo. Se la FIAT avesse presentato proposte omogenee, sarebbe stato preferibile. Un processo di integrazione nazionale avrebbe razionalizzato il mercato, e sarebbe stato preferibile. La FIAT non lo ha fatto: non solo ha presentato una proposta che potrebbe essere addirittura di «cannibalizzazione» della produzione dell'Alfa, ma l'ha presentata in termini generici, con una memoria al Governo, senza presentarla nella trattativa diretta con l'Alfa. La FIAT non si è mostrata interessata ad un processo di integrazione con l'Alfa; e l'Alfa ne ha bisogno sia per le ragioni che lei ha detto,

sia per altri motivi. Fin qui i punti dell'accordo.

Ma - e qui cominciano i motivi del dissenso - l'Alfa è già molto più avanti di quello che lei dice, se è vero che il 24 aprile scorso, signor ministro, il consiglio di amministrazione dell'Alfa ha approvato il progetto di accordo con la Nissan. Si tratta, quindi, non più di una ipotesi. Potrà essere un'ipotesi per lei, ma non per l'Alfa, che ha riunito il suo consiglio di amministrazione per entrare nel dettaglio e nel merito della questione. L'Alfa presenta questa proposta adducendo un'esigenza da soddisfare abbastanza rapidamente; l'IRI - maestro nel ritardare: potrei passare di data in data tra quelle da lei citate, per farle vedere come giorni e giorni si siano perduti - prende ancora tempo (ha avuto di fronte le quattro ipotesi del piano strategico Alfa già da parecchi giorni, anzi da parecchie settimane) e poi passa il piano a lei, signor ministro, che lo porta al CIPI. Ma il CIPI non decide: lo dà al comitato (che non è del CIPI, ma, secondo la legge n. 675, è il comitato del Ministero dell'industria, nominato con decreto del ministro dell'industria), che deve confrontarlo con le ipotesi del piano che sta elaborando. Ma sa lei, signor ministro, quanto tempo è necessario per definire un piano di settore in Italia? La legge n. 675 prevede che occorranza tre mesi. Ne sono stati invece necessari dieci: per sette di essi sono stati necessari dieci mesi, per tre addirittura sedici mesi. Allora, le quattro settimane di cui lei parla sono già in pericolo, quando lei prende il piano strategico dell'Alfa e lo consegna ad un comitato del Ministero dell'industria costituito su delibera del CIPI, che lavorerà prevedibilmente con i tempi e con i modi con cui è stata finora attuata - anzi, mi scusi, sabotata - la legge n. 675. Allora, lei offre il campo per giungere ad un sabotaggio reale, che può avvenire anche in assenza di una dichiarazione negativa, che può avvenire semplicemente mandando avanti i meccanismi infernali che la legge n. 675, per il sabotaggio dei passati governi e, in molti casi, - mi pare

di poter dire - dell'attuale Governo, ha messo in moto.

Dunque, signor ministro, io credo che la sua procedura contraddica la sua propensione. Questo non vuol dire drammatizzare la faccenda. Il « sì » non drammatizza, perché non sposta le questioni di mercato, che sono di conquista da parte dell'Italia di una quota del mercato estero perduta (parlerei quasi di riconquista) per poter continuare ad esportare; l'accordo con la Nissan non sposta in modo decisivo il quadro generale dei problemi. Certo, costituisce un passo, va nella direzione di una soluzione positiva. E allora, è il « no » che non si giustifica; soprattutto un « no » che giunge attraverso procedure complicate, esitazioni, dilazioni, di cui si renderebbe responsabile il Governo, costituendo un ostacolo, quindi, alle partecipazioni statali, non esplicitamente dichiarato e discusso. Tenga davvero parallele e distinte, signor ministro - ne discuteremo giovedì nella Commissione parlamentare per la riconversione industriale e per le partecipazioni statali, per entrare maggiormente nel merito -, la questione dell'accordo Alfa-Nissan e la questione del programma di settore. Le tenga distinte facendo dare un parere sulle ipotesi strategiche dell'Alfa Romeo direttamente dal CIPI o dal Consiglio dei ministri e non demandando ad un comitato del Ministero dell'industria, che a quei tempi...

DE MICHELIS, *Ministro delle partecipazioni statali*. Verrà dal CIPI!

MARGHERI. Tutti avevano capito in un altro modo, compreso il collega Labriola, che aveva confuso il CIPI con il CIPE. Se il parere verrà dal CIPI, si potrà allora collegare il piano di settore generale con l'ipotesi strategica dell'Alfa Romeo. Teniamo, quindi, distinte queste due ipotesi perché, in caso contrario ciò significherebbe rinviare *sine die* ogni soluzione.

L'affare Alfa Romeo-Nissan è un pezzo, seppure positivo, del « piano dell'auto ». Se una proposta alternativa fosse giunta,

per esempio, dalla BMW invece che dalla FIAT, essa sarebbe stata preferibile rispetto a quella della casa automobilistica giapponese, ma, in mancanza di meglio, anche questo è un passo che possiamo considerare positivo. Il « piano dell'auto » sarà comunque da noi sollecitato al massimo entro i tre mesi che la legge n. 675 stabilisce ma che, per tutti gli altri piani, sono stati ampiamente superati. Lo solleciteremo con la convinzione che tale piano dovrà contemplare tutti i trasporti in generale. La contraddizione — questa è la nostra coerenza realista, invece di quella fittizia sul piano istituzionale e giuridico che spesso porta a non vedere la realtà dei problemi — è che anche il rapporto squilibrato tra trasporto privato e quello pubblico ha prodotto una crescita dell'importanza dell'auto nella società italiana, che sarebbe cecità non vedere. Mutare oggi questo rapporto, superare questo squilibrio, significa agire in positivo sui trasporti pubblici e collettivi (soprattutto su quelli ferroviari, i cui mezzi sono costruiti dalle aziende a partecipazione statale, e noi vogliamo che nel piano si parli di questo, e si agirà in questo caso soprattutto sulla domanda e non sull'offerta), tenendo però conto dei gravi problemi economici che esistono, quali i miliardi investiti, le energie tecniche, le capacità tecnologiche che l'industria dell'auto rappresenta. Considerare tutti questi problemi, per superare lo squilibrio oggi esistente, vorrà dire programmare. Per programmare avremmo bisogno di soggetti imprenditoriali sicuri, non condizionati dall'esterno; e perché tali soggetti vi siano, anche in campo pubblico, è necessario che le decisioni autonome dell'Alfa Romeo, adottate il 24 aprile scorso, siano totalmente rispettate.

Proprio per invitare il Governo ed il CIPI a far presto, dirò che sarebbe stato opportuno adottare una procedura molto più snella dell'attuale, la quale sarebbe stata resa possibile dall'esistenza del Ministero delle partecipazioni statali che, una volta tanto, avrebbe avuto campo libero per intraprendere un'attività positiva, visto che altre volte ha dimostrato di in-

traprendere attività negative. Concludendo, affermiamo che per questi aspetti, cioè per le procedure che si seguono e per le esitazioni che si manifestano, ci consideriamo profondamente insoddisfatti.

PRESIDENTE. L'onorevole Viscardi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00428 e per la interrogazione Grippo n. 3-01801, di cui è cofirmatario.

VISCARDI. Desidero esprimere soddisfazione per le indicazioni emerse dalle dichiarazioni del ministro, nel merito e nel metodo, sottolineando anche la necessità di non dare soluzioni di continuità alle responsabilità di governo in ordine ai problemi oggetto della nostra discussione. Come è risultato evidente dalle dichiarazioni del ministro, i tempi non sono trascorsi invano, ma sono serviti, da un lato, ad accompagnare la valutazione di questo accordo ad un disegno più generale del gruppo Alfa Romeo e, dall'altro, a sollecitare una attenzione delle forze politiche che negli ultimi anni, e per motivi non occasionali ma strettamente legati alla crisi energetica, non vi era stata sui problemi del settore dell'auto. Non poteva essere diversamente dal momento che solo nel 1979 nel nostro paese si sono realizzati livelli di vendita, di prodotti sia nazionali sia esteri, preesistenti alla crisi del 1973. Ho detto di essere rimasto soddisfatto anche per il merito in relazione alla proposta strategica. Bene ha fatto il signor ministro a sottolineare che parliamo di una delle ipotesi, poiché le altre sono solamente astratte e teoriche; una di esse, che prevede il licenziamento di 10 mila persone, credo che non possa certo essere oggetto di una discussione, ma rappresenta soltanto un grave pericolo.

Questo piano strategico, accanto ad alcune novità, fa giustizia di un dibattito affrettato e, vorrei dire, indirizzato e di comodo sui problemi dell'Alfasud e dell'area napoletana al punto tale che, dopo alcuni anni di polemica sul mancato funzionamento di questa azienda, si è fatto in modo di costituire una sorta di cin-

tura sanitaria nelle decisioni di investimento industriale a Napoli ed in Campania.

Ebbene, la decisione di produrre altre 60 mila vetture non fa altro che riportare i volumi produttivi dell'Alfasud a quelli iniziali sui quali fu concepita l'azienda stessa nel lontano 1967. La verità è che coloro che hanno avuto negli anni la responsabilità di governo di questa azienda hanno dimenticato alcuni fattori importanti: in primo luogo la novità introdotta dal diverso uso del fattore lavoro.

Non è un caso che nel 1970 l'Alfasud occupasse appena duemila persone; per avere le 15 mila previste per la messa a regime dobbiamo aspettare il 1974, cioè il pieno della crisi del settore per quanto riguarda la possibilità di assorbimento del mercato. Ciò significa che da un lato si sono artificiosamente alimentate contrapposizioni tra gruppi dirigenti aziendali, lavoratori ed organizzazioni sindacali e — perché no? — forze politiche e forze economiche locali e, dall'altro, si è nascosta in questo dibattito l'impossibilità di realizzare a condizioni mutate il piano iniziale.

Oggi conviene scoprire che, per realizzare le stesse 150 mila vetture, poste a base del progetto iniziale semplicemente con l'articolazione di gamma (infatti il progetto iniziale prevedeva 1000-1200 unità, mentre attualmente ci troviamo tra le 60 mila vetture tra i 1000 e 1300 centimetri cubici e le 90 mila vetture tra i 1300 e 1500 centimetri cubici), c'è bisogno di una nuova unità di montaggio. Le 1500 unità, infatti, rappresentano l'esatta occupazione oggi esistente nel reparto di assemblaggio dell'Alfasud; in più bisogna aggiungere 1000 unità per consentire le ulteriori fasi della lavorazione. Cioè, per realizzare l'obiettivo posto a base del progetto iniziale dell'Alfasud, oggi occorrono — come dichiara l'azienda e come condivide il ministro — un numero superiore di persone, con nuovi investimenti e, soprattutto, con una organizzazione produttiva diversa sulla quale in questi anni si è fatta burla, cercando di creare un « caso Pomigliano » e un « caso napoletano », per assecondare

la disgrazia del colera con questa impraticabilità di campo dello sviluppo industriale a Napoli.

Per questi motivi credo che l'ulteriore tempo richiesto dall'IRI per una valutazione accorta dalla quale derivi responsabilità dei gruppi dirigenti dell'Alfa Romeo, dei proponenti della finanziaria, dello stesso IRI faccia sì che la mancata realizzazione degli obiettivi indicati comporti una responsabilità di protagonisti. D'altra parte la seconda fase, nella quale il Governo deve avvalersi di una valutazione più generale, riferita non solo al discorso Alfa-Nissan, ma anche al piano strategico del gruppo, deve proporsi la soluzione di questo problema, che ha una sua rilevanza ai fini della riorganizzazione della produzione al nord come al sud, per ricavarne poi nel Mezzogiorno nuovi margini di attività produttive nel settore della componentistica e di parti staccate. Credo che le indicazioni date dal Governo — che saranno poi approfondite anche in seno alla Commissione parlamentare — diano garanzie in ordine ai tempi e non possano essere considerate vaghe promesse per le quali devono essere cancellati determinati positivi apprezzamenti. È importante che si assuma una decisione che non provochi le delusioni che si sono avute in passato quando si sono adottate soluzioni affrettate. In questo senso — e non per spirito di polemica che si ricordassero gli impegni assunti dall'azienda in ordine ai problemi della « Pomi 2 », che hanno dimostrato fiato corto rispetto alla praticabilità del campo sul piano produttivo e di mercato.

PRESIDENTE. L'onorevole Vignola ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Geremicca n. 2-00430, di cui è cofirmatario.

VIGNOLA. Signor ministro, mi auguro che lei sia d'accordo con me nel considerare che la crisi delle partecipazioni statali non è soltanto finanziaria, ma è crisi di ruolo, di vuoto di idee imprenditoriali, di rapporti con un determinato, preciso, tipo di potere politico clientelare e lottiz-

zatore, di rinvii spesso subordinati a calcoli di parte. Rispetto a questo quadro credo che noi dobbiamo collocare, anzitutto, il piano dell'Alfa Romeo. Siamo di fronte ad un gruppo dirigente che, nel corso di questo anno e mezzo, si è impegnato ad analizzare e ad affrontare questa crisi aziendale in termini aziendali reali e non angusti, in termini, cioè, di visione complessiva del settore e della crisi che questo attraversa in campo internazionale e nazionale, e, quindi, a dare risposte ed indicazioni strategiche complessive.

La questione ci riguarda sotto due punti di vista, onorevole ministro, e qui entra in gioco il forte interesse che abbiamo noi napoletani in ordine ad un momento autonomo di presenza in questo dibattito. Ci interessa prima di tutto per sottolineare il fatto che siamo finalmente di fronte ad un gruppo dirigente dell'Alfa Romeo che affronta i problemi in termini reali; il che ha determinato un'inversione di tendenza nella politica che il vecchio gruppo guidato da Cortesi aveva condotto nei confronti dei lavoratori napoletani, una politica che ci è costata cara e che ci costa tuttora cara, una politica di cui troviamo traccia persino nel rapporto Prodi, là dove si indica una prospettiva di sviluppo per il Mezzogiorno condizionandola, però, al recupero di produttività in quell'area. Ma perché soltanto nel Mezzogiorno e non anche nelle altre realtà? Perché ho reagito poc'anzi dicendo all'onorevole Tessari che il suo intervento, in quel punto, rappresentava la « coda » di Cortesi?

AJELLO. Tessari stava riferendo una cosa detta dal ministro, non esprimeva una sua opinione. Riferiva quanto detto dal ministro, per controbattere.

VIGNOLA. Onorevole Ajello, sono le code di una politica, di una campagna che Cortesi ed il vecchio gruppo dirigente dell'Alfa Romeo avevano condotto nei confronti dei lavoratori dell'Alfa-sud.

AJELLO. E chi dice il contrario? Certamente non Tessari!

VIGNOLA. Sono contento che lei sia d'accordo con me! Dicevo di una campagna di diffamazione che è costata molto a Napoli ed al Mezzogiorno, una campagna che tendeva ad eludere i problemi reali dell'Alfa Romeo e del settore automobilistico, a rappresentarci la « grande » realtà di supremazia del padronato privato, del mito FIAT, delle « cattedrali » e dell'efficienza, collocata altrove rispetto al Mezzogiorno.

È un primo aspetto del quale vogliamo rilevare il valore, un primo aspetto della importanza del piano dell'Alfa Romeo. Intendo dire ciò senza tacere l'impegno e la tensione che abbiamo avuto ed abbiamo, nella nostra specifica situazione napoletana, per un forte recupero di produttività, per una lotta contro elementi di assenteismo e di micro-conflittualità che sono esistiti e che esistono e rispetto ai quali il nostro partito e le organizzazioni sindacali hanno condotto, in questi anni, una forte ed aperta battaglia, insieme a gran parte dei lavoratori dell'Alfasud.

L'altro aspetto importante del piano Alfa Romeo è quello, a nostro avviso, di aver aperto un certo tipo di dibattito nel quale, se vi sono state manovre, rinvii, ritardi, se è emerso il fatto che il mito FIAT ricorre all'intervento dello Stato, chiede l'aiuto dello Stato, vi è stato anche l'inizio di un discorso sulla crisi del settore automobilistico e l'imposizione di un piano di settore in questa direzione.

Da tale piano, per altro, deve derivare un forte impegno, in primo luogo, di creazione di un nuovo polo produttivo nel Mezzogiorno, che consenta di aumentare l'occupazione e favorire l'avvio di una seria riorganizzazione dell'Alfasud, per conseguire il massimo di economie di scala, per progettare nuovi modelli, nella situazione specifica dell'Alfa, per riprendere i progetti — lo ha ricordato Viscardi — della « Pomi 2 », che risultano importanti ai fini dello sviluppo dei veicoli commerciali, per recuperare quel limite che vi è stato nell'accordo FIAT-Finmeccanica in ordine alle centrali ed al settore dei

motori per l'aviazione militare. Abbiamo avuto in tale senso delle assicurazioni: che non sarà toccato l'impegno produttivo, progettuale e di ricerca che fa capo alla « Pomi 1 ». In materia, certamente, vigileremo.

Nel piano di cui trattasi, onorevole ministro, la scelta della terza ipotesi, alla quale giustamente lei ha fatto riferimento, è quella che possiede maggiore carica dinamica e che più ci trova consenzienti, oltre a farci apprezzare il piano stesso come una base di ulteriore iniziativa, azione e discussione. In questa terza ipotesi elemento chiave è l'accordo Alfa-Nissan. Di qui, onorevole ministro, la nostra insoddisfazione per la sua risposta (e lo dico con rammarico).

Per la verità, l'apprezzamento che mi sento di fare è motivato dal fatto che lei ci ha raccontato bene l'intera vicenda. Ma volevamo qualcosa di più, volevamo una condanna dei ritardi e dei rinvii che vi sono stati nel corso di questi mesi, volevamo un impegno assai concreto e ravvicinato, specifico, per quanto riguarda l'accordo Alfa-Nissan, come punto-chiave del piano di ristrutturazione e rinnovamento dell'Alfa-Romeo. Volevamo tutto questo, come punto di riferimento di un nuovo indirizzo nei confronti dell'Alfasud e del Mezzogiorno, non soltanto in termini retrospettivi, onorevole ministro, ma in chiave di prospettive.

L'approvazione del piano Alfa Romeo, e quindi dell'accordo Alfa-Nissan, comporterà, nel breve periodo, una serie di interventi di sostegno, di aiuto, di impegno, del Ministero delle partecipazioni statali e di altre strutture pubbliche.

Ricordo che le indicazioni del documento Prodi sono quelle di uno sviluppo della componentistica, della necessità di spostare nel Mezzogiorno le attività relative a tale settore, di operare per accorpare quel tanto di componentistica che oggi è presente nel Mezzogiorno, rendendolo funzionale al piano di settore dell'auto. Voglio ricordare i problemi di ricapitalizzazione dell'Alfa Romeo, i problemi di intervento e sostegno a carico del Ministero delle partecipazioni statali e del

Governo affinché questo piano possa portare ad immediati e positivi risultati. Quando lei, onorevole ministro, alle 4 o 5 settimane che sono già trascorse dalla presentazione del documento Prodi ne aggiunge altre 4 o 5, per un ritardo che soprattutto è da addebitare al comitato di presidenza dell'IRI, che benissimo avrebbe potuto sovrapporre la verifica del progetto Alfa Romeo a quella del documento Prodi, ci pone di fronte ad una ulteriore testimonianza di un rinvio che appare estremamente dannoso per la situazione dell'Alfa Romeo.

Ricordo che Massacesi, lo scorso 14 marzo, ha scritto sul *Mattino* che, certamente, « è difficile lavorare in queste condizioni, e solo la proverbiale pazienza dei nostri interlocutori ci ha evitato di perdere un affare, che non è solo un affare per l'Alfa Romeo, ma anche per il nostro paese e per il sud in particolare ». Questa è una dichiarazione che rappresenta un ulteriore campanello d'allarme, uno stimolo affinché gli impegni siano presto adottati e tutti gli adempimenti siano presto eseguiti.

In questo quadro, onorevole ministro, sono pienamente d'accordo con il collega Labriola sui richiami che egli ha fatto, con tutta la diplomazia che la sua collocazione politica gli imponeva, alla necessità di una vigilanza assai stretta sui tempi indicati.

PRESIDENTE. Passiamo ora alle repliche degli interroganti.

L'onorevole Crucianelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Catalano n. 3-01479, di cui è cofirmatario.

CRUCIANELLI. Debbo, assai brevemente, rilevare, come hanno fatto altri colleghi prima di me, che vi è una certa opacità nelle dichiarazioni, pur molto ragionevoli e chiare, per alcuni versi, del ministro De Michelis. Tale opacità è probabilmente più oggettiva che soggettiva. Il compagno Labriola ha tentato di fornire un'interpretazione delle conclusioni del ministro che, a mio parere, ha forzato oltre

il segno la condizione oggettiva in cui il ministro si viene a trovare. Non si capisce bene, in realtà, la determinazione reale rispetto alla soluzione del problema: anche i tempi, quindi, rischiano di essere formali e non reali. Dico questo perché noi abbiamo di fronte tre problemi, che sono ovviamente collegati, ma distinti. Il primo riguarda la questione che stiamo discutendo, cioè la questione Alfa-Nissan. Il secondo riguarda la situazione strategica del settore automobilistico. Il terzo riguarda una discussione del tutto assente in questa sede e che dovrebbe forse diventare oggetto di un dibattito più generale, su ciò che viene evidenziato dalla crisi dell'automobile e sul suo effetto generale in relazione al modello di sviluppo. Sono, ripeto, tre problemi interconnessi, ma che hanno una loro diversità. Sul primo, c'è da dire che gli stessi ragionamenti, le stesse motivazioni che il ministro ha addotto, giustificano ampiamente un'assoluta determinazione per avviare una soluzione del problema. Per quanto riguarda gli effetti, modesti ma comunque sempre da tenere in considerazione, dato il tipo di tendenza oggi in atto, nel settore dell'occupazione industriale, al di là del lieve aumento che si verifica in questa fase, e per quanto riguarda la questione più in generale delle partecipazioni statali e dei livelli di razionalità che si possono introdurre all'interno del settore specifico dell'Alfa, vi sono motivazioni che rendono evidente — non per la presenza di tensioni sociali o di ulteriori problemi, che pure hanno una rilevanza dal punto di vista occupazionale, di carattere generale — la inderogabilità di questo tipo di accordo.

Il ministro diceva giustamente che esistono alcuni problemi ed alcuni pericoli: di qui la necessità del secondo capitolo, anche se non bisogna dimenticare che ve ne è un terzo; infatti, vi sono pericoli non legati all'importazione di acciaio, ma alla componentistica. Questo è un problema reale sul quale si giocherà la strategia non solo dell'auto, e che pone in discussione le posizioni, a livello internazionale, dei vari paesi.

È evidente che questo secondo problema si dovrà collegare al capitolo relativo alla strategia nel settore automobilistico, e che dobbiamo necessariamente disgiungere da questo il primo problema, perché altrimenti non sarebbe possibile avviare in tempi rapidi una soluzione. Pertanto, è evidente che agganciare e unificare i problemi significherebbe di fatto impedire una rapida e possibile soluzione.

Vi è poi la terza questione, più generale, sulla quale probabilmente si dovrà discutere quando tratteremo della stessa strategia dell'auto, e cioè che è illusorio ritenere possibile la soluzione della crisi del settore automobilistico stipulando accordi di questo genere.

Al contrario di quanto qualcuno afferma, questa crisi esiste, così come indicano chiaramente dati e statistiche; piuttosto, la cosa importante è che siamo di fronte ad una crisi non di un settore o di un capitolo dell'organizzazione dell'industria, ma di fronte alla crisi di un comparto emblematico dello sviluppo di questi ultimi decenni. Si tratta di gravi difficoltà legate ai costi di produzione, alla crisi energetica e ad una certa dimensione culturale, in relazione ai processi produttivi, che è venuta maturando soprattutto nelle grandi metropoli.

Ritengo che non sia pensabile una soluzione della crisi del settore automobilistico unicamente riflettendo su quest'ultimo il problema dei trasporti, e cioè passando dai trasporti privati a quelli collettivi. Pertanto, di fronte ad un problema così generale, è necessario avviare un dibattito che tenga conto del complesso delle questioni; ma questa è un'ulteriore ragione di ordine generale che va tenuta distinta.

Intendo dire che ci troviamo di fronte a tre problemi che necessariamente dobbiamo tenere separati anche se è nostro intendimento, e forse nostro costume, unificare i problemi e porre il dato generale come dato prioritario per la soluzione di problemi particolari.

Comunque, nell'attuale contingenza politica e sociale e in relazione ai vantaggi che vengono presentati in merito all'ac-

cordo Alfa-Nissan, riteniamo che si debba giungere ad una netta e chiara determinazione, che mi pare, per ordine soggettivo più che per determinazione soggettiva, assente, o comunque contraddittoria, nella risposta del ministro De Michelis.

PRESIDENTE. L'onorevole Altissimo ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01801.

ALTISSIMO. Anch'io desidero ringraziare l'onorevole ministro per l'esposizione chiara, lucida e obiettiva della successione degli avvenimenti, delle indicazioni dei programmi dell'azienda Alfa Romeo e delle procedure che il Governo intende seguire per arrivare alla definizione dell'accordo con la Nissan.

Se mi consente, signor ministro, credo che il problema vero non sia: accordo Alfa Nissan « sì », accordo Alfa-Nissan « no ». È stato evocato il pericolo giallo, è stata accusata la stampa nazionale di legami con i grandi potentati economici. Ma la cosa importante non è certamente la questione delle 60 mila vetture da fornire al mercato nazionale. Ed è certamente razionale e corretta l'impostazione che l'Alfa Romeo dà per la soluzione del suo problema: una fabbrica che produce centomila vetture ogni anno, ha necessità di arrivare alla saturazione degli impianti, che sono oggi ampiamente sottoutilizzati, e trova attraverso un *by-pass* la possibilità di riuscire a costruire altre 60 mila vetture, con partecipazione esterna per alcune componenti, arrivando a chiudere il suo conto.

È giusto e razionale per l'Alfa Romeo e per l'Alfa-sud, ma è giusto e razionale per l'intero complesso dell'industria automobilistica nazionale? Qualcuno ha detto prima che saremmo stati lieti se, invece della Nissan, fosse stata la BMW ad intervenire avanzando un'offerta parallela. Ma ci siamo chiesti, onorevoli colleghi, come mai — e lo ha ricordato l'onorevole ministro — dopo aver cercato in giro per l'Europa di definire altri accordi, soltanto in Giappone si sia trovata la Nissan, la quale non è una piccola azienda, non è un'azien-

da collaterale, è un'azienda che produce 2 milioni di vetture l'anno, è un'azienda che ha forti partecipazioni in tutto il mondo? Come mai proprio la Nissan si interessa a fornire 60 mila scocche in Italia? Ci siamo chiesti, allora, oltre agli interessi dell'Alfa Romeo, quali siano gli interessi della Nissan?

Devo dire con sorpresa che qui non sono state ricordate le dichiarazioni fatte dagli stessi rappresentanti della Nissan in Giappone, i quali hanno dichiarato che, a loro avviso, l'operazione non era certamente quella di intervenire per la costruzione di 60 mila vetture ogni anno in Italia, ma di superare attraverso questo accordo il contingentamento che l'Italia aveva posto all'introduzione delle vetture giapponesi: essi volevano che l'Italia diventasse la « testa di ponte » che consentisse loro di ampliarsi sul mercato europeo.

Allora il problema è più ampio: il voler mitizzare « FIAT sì, FIAT no » è riduttivo! Il problema è che per il nostro paese, un paese trasformatore, un'industria come quella automobilistica rimane — nonostante le illusioni dell'inizio degli anni '70, in cui da alcune parti si era detto che l'industria dell'automobile era finita, che bisognava produrre mezzi di trasporto — un'industria portante del sistema, anche se è in crisi.

È in crisi l'industria mondiale dell'automobile, come testimonia quello che sta avvenendo negli Stati Uniti d'America e quello che comincia ad avvenire in Europa. Allora, di fronte ad un problema di queste dimensioni e di questa gravità, che non riguarda soltanto l'auto, ma anche il settore della siderurgia e quello della componentistica, che è ampio ed importante, non sarebbe opportuno definire un quadro strategico complessivo?

Onorevole ministro, questa sera ho udito alcune dichiarazioni che mi hanno lasciato profondamente perplesso, da parte di colleghi i quali per anni avevano mitizzato la pianificazione a qualunque livello; mentre oggi, di fronte ad una richiesta di un coordinamento strategico, rispetto a scelte così importanti, pare che

le settimane si debbano bruciare a qualunque costo.

VIGNOLA. È importante vedere come i neoliberisti diventino programmatori, quando si tratta di pompare soldi dallo Stato!

ALTISSIMO. Caro collega, queste affermazioni sono assolutamente gratuite, scontate, molto banali! Se vogliamo pensare ai soldi « pompati » allo Stato, cominciamo a chiederci quanti anni sono che copriamo i *deficit* dell'Alfa-sud.

VISCARDI. Del gruppo Alfa, e non dell'Alfa-sud!

ALTISSIMO. È vero, del gruppo Alfa. Ma il problema non è questo, come non è quello di una contrapposizione nord-sud: è quello dell'industria dell'automobile e dell'occupazione nel settore! E allora non è vero, onorevole Labriola, che non vedo ora presente in aula, che si ritenne di porre un *alt* all'accordo Alfa Romeo-Nissan, e si ritenne che occorreva che l'accordo fosse definito dopo le valutazioni espresse dalla commissione Prodi e dopo quelle del CIPI. Io continuo ad insistere, onorevole ministro, che questa sarebbe stata la procedura corretta. Il Governo si assumerà le sue responsabilità, la commissione Prodi ha terminato i suoi lavori e ha dato indicazioni generali per quanto riguarda la politica e la strategia dell'industria automobilistica, il CIPI dovrà esprimere il parere, ed io insisto sulla necessità che questo parere sia formulato non slegato da un disegno strategico generale, in cui non vi sia posto per mitizzazioni di tipo regionalistico o privatistico piuttosto che pubblico. Alla base di questo vi deve essere l'interesse dell'industria nazionale.

Se mi consente, onorevole ministro, mentre ho apprezzato la sua obiettività e chiarezza, mi ha lasciato insoddisfatto proprio la parte riguardante le procedure da seguire perché, come è emerso dal dibattito, le indicazioni che lei ha dato sul come verranno attuate queste procedure lasciano larghi margini di incertezza.

Voglio augurarmi, e concludo, signor Presidente, che le indicazioni che io ho raccolto possano essere quelle positive, e cioè quelle di assoggettare l'approvazione dell'accordo ad un disegno generale di programmazione del settore dell'auto.

PRESIDENTE. L'onorevole Olcese ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01802.

OLCESE. Ho trovato esauriente la relazione del Governo e la mia parte — il gruppo repubblicano — ne è soddisfatta. Certo, in pochi minuti, e non avendo, soprattutto a disposizione, molti elementi che il ministro ha, è difficile esprimere un giudizio complessivo sulla vicenda. Troppi elementi ancora ci sfuggono: ad esempio quale sia il costo complessivo dell'operazione di risanamento dell'Alfa, quale sia la partecipazione giapponese al capitale di rischio e, ancora, attraverso quali canali si commercializzerà la nuova vettura.

Mi riesce imbarazzante recitare la parte di chi solleva obiezioni di questo tipo non avendo una conoscenza approfondita dell'argomento e sapendo che, per averla, bisogna passare mesi e mesi ad occuparsi solo di questo; ma è certo che non saremmo qui in un clima di tensione se l'accordo che l'Alfa tenta con la Nissan fosse stato fatto con un *partner* di un altro paese. Ciò che ha messo in moto un processo di resistenza è appunto il *partner* scelto. A questo proposito devo convenire con il collega Altissimo; le dichiarazioni dei giapponesi, che sono state tradotte, visto che il giapponese non è facilmente accessibile ad alcuni di noi, contrastano con alcune garanzie di ordine generale che sono state date.

Il *partner* giapponese non è come gli altri. Dopo essere stato per anni criminalizzato nei dibattiti su questa materia perché sostenevo l'assoluta necessità dell'integrazione dell'industria pubblica (non soltanto di quella privata) con l'industria straniera, mi fa piacere trovarmi di fronte ad una parte di sinistra, che alcuni anni fa era di parere diverso e muoveva l'ac-

causa di voler rendere subalterna l'Italia nella divisione internazionale del lavoro, che oggi accetta una visione a mio giudizio straordinariamente produttiva per il nostro paese.

Ma il *partner* scelto è diverso dagli altri. È un *partner* che ha una concezione del mercato internazionale unidirezionale, non come ragione di scambio, ma come conquista; un *partner* che è sostenuto da una produttività del suo sistema economico che è frutto dell'adattamento di un millenario sistema sociale irriproducibile altrove e come tale non contrastabile sul piano dei costi; un *partner* che certamente non si accontenta, io credo, di una operazione così modesta per lui.

Non capisco per quale ragione la Nissan entri in Italia, in una situazione produttiva che è certamente incomprensibile ai giapponesi, con — credo — il 50 per cento di capitale di rischio per unità produttiva, per vendere il 20 per cento del prodotto finito e per commercializzare solo una parte. Non capisco cioè le ragioni che spingono la Nissan ad interessarsi ad un caso di questo genere; evidentemente, ce ne sono delle altre, che non ci sono comunicate esplicitamente, ma che sono il sottinteso di questa operazione.

Devo dire, poi, che mi rendo conto dello sforzo che il gruppo dirigente dell'Alfa fa — e lo apprezzo — per uscire da una situazione di *handicap* di cui non è responsabile. Infatti, il problema della bassa produttività dell'industria automobilistica italiana è un problema di ordine generale, e non è legato agli impianti: sia ben chiaro questo. A parità di impianti la produttività italiana è più bassa: ciò è stato dimostrato in modo clamoroso dal caso Innocenti-Leyland.

Comprendo molto bene le ragioni che spingono i dirigenti dell'Alfa a trovare un via d'uscita ad una situazione altrimenti difficilmente sostenibile; ritengo anche che sia molto difficile che l'Alfa-sud si possa salvare da sola, e che, quindi, debba per forza cercare un tipo di accordo, che può anche essere questo. Ma le ragioni della mia soddisfazione sono, evidentemente, opposte alle ragioni dell'insoddisfazione al-

trui nei confronti della relazione del ministro. È proprio quel margine di tempo per una maggiore valutazione della complessità dell'accordo Alfa-Nissan che ci tranquillizza.

Capisco che non è soltanto un gioco — come purtroppo in questo momento di scadenza di campagna elettorale mi sembra di sentire nell'aria — la creazione di un certo numero di posti di lavoro, ma il disegno generale strategico dello sviluppo, o peggio della sopravvivenza, di una industria automobilistica in Italia.

PRESIDENTE. L'onorevole Pinto ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01804.

PINTO. Signor ministro, mi dichiaro soddisfatto dell'illustrazione che lei ha fatto della situazione: è stato chiarissimo, ci ha fornito dati, ha fatto un riepilogo dell'accordo Alfa-Nissan. Però, mentre mi lascia soddisfatto la parte che lei ha svolto come esperto, come conoscitore dell'accordo, la parte che ha svolto come ministro mi ha lasciato un poco... o, meglio, mi ha lasciato insoddisfatto.

Ho tolto subito il « poco », perché già stava alzandosi il collega Vignola per dire: « Reggicoda di Cortesi o di qualcun altro ». Infatti, il resoconto stenografico girerà...

MARGHERI. Hai la coda di paglia !

PINTO. Nel nuovo regolamento si dovrà fare in modo che i deputati non parlino dei problemi della propria zona, ma di altri problemi.

PRESIDENTE. Anche perché così se ne intendono meno !

PINTO. Continuando a viverci in mezzo e constatando che essi sono difficili da risolvere, si rischia di commettere anche degli errori.

Comunque, quello che non è chiaro fino in fondo è il parere del ministro su questa vicenda: oltre a dire che è un buon affare, doveva dirci qualcosa d'altro. È vero, come ha detto anche Labriola, che

c'è stato un atto di gentilezza nei confronti del vecchio Governo: penso che questa sia una buona norma, anche perché non è vero che il Governo sia cambiato completamente. Poi non bisogna sparare a zero sul passato, perché esso continua ad accompagnarci e molte volte è presente.

Lei però ha detto, signor ministro: « Non si è fatto niente per ostacolare... ». Io potrei osservare che, quando qualcuno sta affogando, a chi dice: « Non ho fatto niente per farlo affogare » si potrebbe rispondere: « È vero che non hai allungato la mano per impedirgli di affogare ». Su questo punto, quindi, non è chiaro (mentre lo è rispetto al passato) in che modo il Governo intenda intervenire per stringere i tempi e per portare un poco di chiarezza.

C'è un'altra cosa che non mi ha soddisfatto. Si è giustamente detto: se la FIAT proporrà qualche alternativa valida a tutti i livelli per l'Alfa Romeo, siamo pronti a prenderla in considerazione. Io non intendo fare come i colleghi comunisti e scatenarmi improvvisamente su questo argomento, anche perché non ho l'apparato di propaganda delle mie posizioni che hanno loro. E poi perché non dimentico le posizioni del passato: bisogna sempre tener conto del passato, se si vuole essere onesti con il presente e con il futuro. Mai rinnegare il passato, ma mai dimenticarlo.

È vero che oggi ci troviamo in una situazione diversa, ma io non voglio essere amico della FIAT e dico che il Governo deve dire chiaramente, entrando anche nel merito, quali siano state le posizioni della FIAT. Eventualmente, deve anche dire perché non sono giunte proposte alternative valide, perché in sostanza non si è potuto raggiungere un accordo diverso. Tutto questo però lo dico senza oscillazioni, come invece fanno coloro che prima, con le leggi, portano soldi alla FIAT e poi ne diventano improvvisamente nemici.

Qui non si tratta né di scegliere la FIAT, né di scegliere il settore pubblico dell'auto. Bisogna rendersi conto che i problemi dell'Alfa Romeo e dell'Alfasud,

i problemi della loro crisi non si risolvono solo con l'accordo con la Nissan.

Sono anche convinto che le due cose vadano tenute separate e non sono d'accordo con Vignola quando dice che l'accordo Alfa-Nissan è il perno fondamentale del piano strategico di risanamento dell'Alfa Romeo.

MARGHERI. È sicuramente l'unica cosa che può salvare l'Alfasud. Questo è un dato oggettivo.

VIGNOLA. Tutte le altre ipotesi sono liquidatorie.

PRESIDENTE. Onorevole Pinto, il tempo a sua disposizione sta per scadere.

PINTO. Ci troviamo in una situazione che richiede interventi chiari e ritengo che oggi lei, signor ministro, abbia perduto una buona occasione anche per sdrammatizzare la situazione, in primo luogo dicendoci chiaramente se lei è favorevole, in quale modo intenda premere affinché l'accordo si concluda. Inoltre, lei ha perduto una buona occasione anche per cominciare a dire qualcosa sulla generale e più complessa questione della crisi in cui versa il settore dell'automobile.

Sono d'accordo su chi si chiede quali possano essere i motivi che spingono la Nissan a questo accordo. Certo non può interessarle la possibilità di immettere trentamila vetture in più sul mercato europeo. È anche vero, però, che in questo modo la Nissan rompe l'accerchiamento e sfonda sulla rete commerciale. Questo però non ci deve far dire « ecco il nemico », « ecco il pericolo giallo », « con questo accordo diventeremo preda del mercato straniero ».

Il difetto non sta negli operai. Caro Vignola...

PRESIDENTE. Onorevole Pinto, la prego di concludere.

PINTO. ...il collega Alessandro Tessari - e ho concluso, signor Presidente - non

diceva questo; egli ha fatto presente che il ministro ha detto elegantemente « si produce poco », il che volgarmente significa che la colpa è degli operai che sono cattivi.

Comunque, il problema che abbiamo di fronte è rilevante. E proprio perché bisogna sdrammatizzare le cose, occorre pronunciarsi chiaramente su questo accordo, per disporre poi di un serio piano alternativo di programmazione. Questo, signor ministro e colleghi del gruppo repubblicano e di altri gruppi che hanno avanzato perplessità, al di là della questione della Nissan, è un punto da affrontare perché, dopo di esso, non rimarrà più niente da fare.

O si interviene su questo problema di fondo, o non si risolverà nulla con i compromessi. Bisogna dare uno sviluppo occupazionale al sud, che spero non si risolva in una « cattedrale nel deserto »; mi auguro che si crei un processo di industrializzazione.

Tralascio il discorso sulla mobilità interna, che pur sarebbe opportuno iniziare. Mi dispiace che i nuovi posti di lavoro debbano essere purtroppo sostituiti, in una logica della massima utilizzazione degli impianti, auspicabile dal nuovo Governo.

PRESIDENTE. L'onorevole Rende ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01805.

RENDE. Il gruppo democristiano dà atto al signor ministro di aver impostato il dibattito in termini sanamente pragmatici, portandolo oltre quelle che potevano essere le facili contrapposizioni ideologiche o persino geografiche. Era facile imbastire su questo tema una disputa tra meridionalisti queruli e vittimistici, contro gli interessi ed i centri direzionali localizzati prevalentemente nel nord; era facile teorizzare una contrapposizione di fondo, irriducibile, tra pubblico e privato; era facile ripresentare in questa sede alcune proposte apprese in altre sedi politiche circa il tipo di gestione, o di controllo sulla gestione delle imprese in cri-

si nel nostro paese. Probabilmente, di queste cose sentiremo parlare in un secondo momento, quando ci sarà presentato questo piano dell'auto che invece si annunzia abbastanza nutrito, se è vero che, come abbiamo ascoltato questa sera, alcuni colleghi vorrebbero che facesse parte di un piano più generale dei trasporti.

Non è dunque per far torto al signor ministro che, nel breve tempo disponibile, vogliamo richiamare i termini di quella che è stata ormai definita la crisi del settore automobilistico nel nostro paese. Le esportazioni italiane si sono dimezzate nell'ultimo quinquennio; le esportazioni straniere sono invece aumentate a vista d'occhio in Italia (si pensi alla Renault, alla Citroen ed alla Ford); le case nazionali, per difficoltà d'ordine generale, sono costrette ad aumentare i listini dei prezzi, ponendosi così sempre più ai margini del mercato. Infine, esiste l'orizzonte, piuttosto oscuro e minaccioso, di un prevedibile raffreddamento della crescita della domanda mondiale ed europea, sotto un incremento del tre per cento annuo. Per far fronte a queste preoccupazioni, bisogna in qualche modo rispondere e reagire, senza per questo accusare di minimalismo il dibattito avvenuto questa sera; pensiamo che si debba cominciare a parlare tra noi anche delle fondamentali direttrici che dovrebbero essere applicate per superare questa crisi del settore automobilistico, ricordando il milione di addetti ai relativi impianti, comprendente moltissimi meridionali, alcuni localizzati anche in Abruzzo, in Campania, in Sicilia, e così via.

Come il ministro ha riconosciuto nella sua sobria, lucida e precisa risposta, il vero problema è quello del raccordo tra le industrie componentistiche. Il settore conta in Italia 350 mila addetti e pensiamo che, se non vi si pone ordine, sarà piuttosto difficile con le scocche giapponesi giungere alla soluzione della crisi lamentata.

Vi è poi il ridimensionamento dei tradizionali impianti, ormai difficilmente governabili: da questo nasce una propizia

occasione per le aree meridionali, in ordine al decentramento nel sud delle nuove fabbriche automobilistiche.

C'è l'esigenza, attraverso queste minori dimensioni degli impianti, di ottenere una maggiore produttività. C'è, infine, il problema della commercializzazione della ricerca, da impostare però in un ambito europeo e al di fuori di velleitarie tentazioni corporative. Certo, l'obiettivo del riequilibrio aziendale dell'Alfasud, attraverso un piano decennale, attraverso un piano strategico, è un obiettivo fondamentale, che anche noi naturalmente condividiamo e difendiamo.

Ma quello che vogliamo qui sottolineare questa sera — e non siamo i soli a farlo — anche a conclusione di questo intervento, è l'esigenza di considerare almeno inizialmente, questi problemi nel loro contesto. Alcuni colleghi (Alessandro Tessari, Olcese, Altissimo) hanno parlato dell'esigenza di un quadro programmatico, di un vero e proprio piano di settore *ex lege* n. 675 del 1977. E lo stesso atteggiamento del CIPI, la stessa decisione di comprendere tra i piani di settore anche un piano per il settore automobilistico lascia intendere la convenienza, la opportunità di questa direttrice.

La legge n. 675 — è stato detto da altri — accusa dei ritardi nella sua attuazione; ma si tratta di ritardi di messa a regime. Adesso la legge n. 675 comincia ad essere operante, comincia ad essere una legge di pratica applicabilità, mentre le procedure complicate contenute nel suo articolato non hanno potuto trovare attuazione nei mesi trascorsi. Allora, noi della democrazia cristiana diciamo che, anche senza aspettare che si compia tutto l'*iter* procedurale di un piano di settore, che probabilmente comporterebbe tempi soddisfacenti e comunque non convenienti per l'obiettivo del riequilibrio aziendale dell'Alfasud, almeno nella fase iniziale è necessario dare contestualità alla scelta Alfa-Nissan ed agli obiettivi che un piano del settore automobilistico non può non porsi, alla luce dei nodi e dei problemi che abbiamo evidenziato.

Noi raccomandiamo al signor ministro ed al Governo di evitare gli stralci e il ricorso alla politica dei « due tempi », che ricordiamo essere stati diverse volte oggetto di rimprovero ai Governi passati. Diciamo che ci sono alcuni punti programmatici da riempire; ci sono certamente delle contrapposizioni di tipo punitivo e corporativo da evitare tra settore pubblico e privato. Con queste raccomandazioni, esprimiamo senz'altro la nostra approvazione nei confronti di quanto ha dichiarato il ministro.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni concernenti l'accordo Alfa Romeo-Nissan.

Annunzio di una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

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

contro il deputato Tatarella, per il reato di cui all'articolo 341, primo ed ultimo comma del codice penale (oltraggio a un pubblico ufficiale) (doc. IV, n. 46).

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

Trasmissione dal Senato di una proposta di legge, sua assegnazione a Commissione in sede referente e autorizzazione di relazione orale.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza la seguente proposta di legge risultante dall'unificazione della proposta di legge n. 287, d'iniziativa dei senatori BAUSI e DEL NERO, e della proposta di legge n. 839 — già approvata dalla Camera dei deputati — d'iniziativa dei deputati LUSSIGNOLI ed altri; FIAN-DROTTI ed altri; DE CINQUE ed altri; MAN-FREDI GIUSEPPE: « Norme in materia di elezione alle cariche di consigliere regio-

nale, provinciale, comunale e circoscrizionale per il personale e gli addetti al servizio sanitario nazionale » (374, 965, 1124 e 1253-B).

A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, la proposta di legge è deferita alla I Commissione permanente (Affari costituzionali), in sede referente, con il parere della II e della XIV Commissione.

Dati i motivi di particolare urgenza, chiedo che la Commissione stessa sia autorizzata, fin d'ora, a riferire oralmente all'Assemblea.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Sostituzione di un deputato componente della Commissione parlamentare per il parere al Governo sulle norme delegate relative alla riforma tributaria.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare per il parere al Governo sulle norme delegate relative alla riforma tributaria il deputato Battaglia in sostituzione del deputato Gunnella.

Sostituzione di deputati componenti della Commissione parlamentare per il controllo sugli interventi nel Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare per il controllo sugli interventi nel Mezzogiorno i deputati Ermelli Cupelli e Mancini Giacomo in sostituzione dei deputati Compagna e Nonne.

Per lo svolgimento di una interrogazione.

MACCIOTTA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MACCIOTTA. Signor Presidente, ho chiesto la parola per sollecitare la risposta ad una interrogazione — presentata solo oggi, ma data l'urgenza dell'argomento credo che la Presidenza ed il Governo saranno sensibili alla nostra esigenza — in relazione all'arresto del vicesindaco di Guspini, in Sardegna, avvenuto questa notte, a seguito di un episodio che non esito a definire francamente incredibile, poiché io era presente alla vicenda. Si è trattato di vilipendio, resistenza ed oltraggio a pubblico ufficiale, con successiva fuga dal palco della manifestazione dal quale il vicesindaco di Guspini aveva parlato.

Poiché mi sembra che nessuno abbia interesse, alla vigilia della campagna elettorale, ad arroventarne il clima, ritengo che il Governo voglia rispondere sollecitamente al Parlamento su questa vicenda.

PRESIDENTE. La Presidenza si farà carico di questa sua richiesta e ne interesserà il Governo.

Sulle dimissioni del deputato Pazzaglia da componente della Commissione parlamentare per l'indirizzo e la vigilanza sulla RAI-TV.

BAGHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo, onorevole Baghino?

BAGHINO. Signor Presidente, mi richiamo all'articolo 41 ed al primo comma dell'articolo 43 del nostro regolamento.

Precisamente alle ore 16,40 il Presidente della Camera comunicava la designazione, quale componente della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radio-televisivi, del presidente del gruppo del MSI-destra nazionale, onorevole Pazzaglia. In quel momento chiesi la parola per comunicare che era già pervenuta alla Presidenza la lettera di non accettazione di questa designazione. Vorrei ora sapere se il presidente di tale Commissione di vigilanza conosce l'esistenza di questa lettera

di non accettazione, al fine di poter stabilire la regolarità della seduta odierna.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, all'inizio della seduta da me presieduta, lo onorevole Servello mi ha posto questo interrogativo poiché alle 18 si riuniva la Commissione parlamentare di vigilanza dei servizi radiotelevisivi. Ho subito chiesto telefonicamente, al presidente della Commissione, di sapere se gli fosse giunta la notizia delle dimissioni dell'onorevole Pazzaglia nonché del senatore Crollanza: egli mi ha risposto che ne era già informato.

BAGHINO. Grazie, signor Presidente.

Annunzio di una risoluzione.

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

Annunzio di interrogazioni 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:

Mercoledì 7 maggio, alle 16:

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

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

3. — Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni concernenti l'Iran.

4. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 17 marzo 1980, n. 69, recante norme per la regolazione del mercato interno dei prodotti ottenuti dalla distillazione del vino (1535);

Relatore: Zambon.
(Relazione orale).

5. — Seguito della discussione delle mozioni, delle interpellanze e delle interrogazioni concernenti la situazione in Afghanistan e il caso Sakharov.

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

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

— *Relatore:* Aniasi.

7. — *Discussione del disegno di legge:*

S. 601. — Misure per la lotta alla criminalità terroristica e organizzata (*Approvato dal Senato*) (1267);

— *Relatore:* Casini;
(Relazione orale).

8. — *Discussione dei disegni di legge:*

Nuovi apporti al capitale sociale della Società per le gestioni e partecipazioni industriali — GEPI, Società per azioni (500);

— *Relatore:* Aliverti;
(Relazione orale).

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica federale di Brasile per evitare le doppie imposizioni e prevenire le evasioni fiscali in materia di imposte sul reddito, con Protocollo aggiuntivo, firmato a Roma il 3 ottobre 1978 (603);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento);

— *Relatore:* Radi;

Ratifica ed esecuzione dello Scambio di Note tra l'Italia e la Jugoslavia concernente la modifica delle liste merceologiche « C » e « D » di cui agli Ac-

cordi italo-jugoslavi del 31 marzo 1955 con Allegato, effettuato a Roma il 7-10 febbraio 1978 (691);

— *Relatore*: Sedati;

Approvazione ed esecuzione dell'accordo tra la Commissione europea del Danubio e la Francia, l'Italia, il Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord e la Grecia per la definizione di problemi finanziari in sospeso, con allegati, firmati a Roma il 23 aprile 1977, e della dichiarazione e accordo, firmati in pari data (615);

(*Articolo 79, sesto comma, del Regolamento*);

— *Relatore*: Cattanei;

Adesione al Trattato sull'Antartide, firmato a Washington il 1° dicembre 1959, e sua esecuzione (684);

(*Articolo 79 sesto comma, del Regolamento*);

— *Relatore*: Radi;

S. 328. — Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica di Grecia sulla delimitazione delle zone della piattaforma continentale proprie a ciascuno dei due Stati, firmato ad Atene il 24 maggio 1977 (*approvato dal Senato*) (1261);

— *Relatore*: Cattanei;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare ungherese intesa ad evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio ed a prevenire le evasioni fiscali, con annesso Protocollo, firmata a Budapest il 16 maggio 1977 (693);

(*Articolo 79, sesto comma del Regolamento*);

— *Relatore*: Radi;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa alla istituzione di un sistema di registrazione dei testamenti, firmata a Basilea il 16 maggio 1972 (682);

(*Articolo 79, sesto comma del Regolamento*).

— *Relatore*: De Poi;

Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni 145, 146 e 147, adottate a Ginevra il 28 e 29 ottobre 1976 dalla 62ª sessione della Conferenza internazionale del lavoro (598);

(*Articolo 79, sesto comma, del Regolamento*);

— *Relatore*: Bonalumi;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione di estradizione e di assistenza giudiziaria in materia penale tra la Repubblica italiana e la Repubblica popolare ungherese, firmata a Budapest il 26 maggio 1977 (690);

(*Articolo 79, sesto comma del Regolamento*);

— *Relatore*: De Poi;

Adesione all'Accordo di finanziamento collettivo per le stazioni oceaniche dell'Atlantico del Nord, con allegati, adottato a Ginevra il 15 novembre 1974, e sua esecuzione (680);

(*Articolo 79, sesto comma del Regolamento*);

— *Relatore*: De Poi;

Adesione all'Accordo europeo sulle grandi strade a traffico internazionale (A.G.R.), con allegati, aperto alla firma a Ginevra dal 15 novembre 1975 al 31 dicembre 1976, e sua esecuzione (681);

(*Articolo 79, sesto comma del Regolamento*);

— *Relatore*: Cattanei;

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);

(*Articolo 79, sesto comma, del Regolamento*);

— *Relatore*: Biasini;

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);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento);

— Relatore: Cattanei;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica del Venezuela per evitare le doppie imposizioni sui redditi derivanti dall'esercizio della navigazione aerea, firmata a Caracas il 3 marzo 1978 (694);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento);

— Relatore: Radi;

Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni nn. 92, 131, 133 e 143, dell'Organizzazione internazionale del lavoro (599);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento);

— Relatore: Bonalumi.

Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni nn. 74, 109, 129, 132, 134, 135, 136, 137, 138 e 139 dell'Organizzazione internazionale del lavoro (600);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento);

— Relatore: Bonalumi;

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);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento);

— Relatore: Sedati;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione sul divieto dell'uso di tecniche di modifica dell'ambiente a fini militari o ad ogni altro scopo ostile, con allegato, adottata a New York il 10 dicembre 1976 e aperta alla firma a Ginevra il 18 maggio 1977 (679);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento);

— Relatore: De Poi;

Ratifica ed esecuzione della Scambio di Note tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese, effettuate a Roma il 9 luglio 1976, relative al trattamento tributario degli atti di liberalità (692);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento);

— Relatore: Galli;

Sanatoria delle erogazioni effettuate per provvedimenti urgenti per le società inquadrare nell'Ente autonomo di gestione per il cinema (862);

— Relatore: Sinesio;

(Relazione orale);

Proroga dei termini per la emanazione di norme integrative e correttive e dei testi unici previsti dall'articolo 17 della legge 9 ottobre 1971, n. 825, e successive modificazioni (1076);

— Relatore: Citterio.

La seduta termina alle 20,40.

Trasformazione e ritiri di documenti del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interpellanza Cattanei n. 2-00257 del 21 dicembre 1979 in interrogazione con risposta scritta n. 4-03405.

I seguenti documenti sono stati ritirati dai presentatori:

interrogazione a risposta orale Natta n. 3-01765 del 28 aprile 1980;

interpellanza Garzia n. 2-00230 del 6 dicembre 1979;

interpellanza Fiori Publio n. 2-00297 del 15 gennaio 1980.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Avv. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

*RISOLUZIONE IN COMMISSIONE,
INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE
ANNUNZIATE*

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE

La VI Commissione,

premesso che alla necessità di accrescere le entrate dello Stato si unisce la esigenza di garantire una maggiore giustizia fiscale, di accrescere il carattere progressivo, redistributivo, perequativo del nostro sistema tributario e che a ciò si deve provvedere:

a) con una lotta all'evasione più serrata la cui maggiore efficacia non può che dipendere: da una profonda riforma della pubblica amministrazione e delle sue procedure, da una più rapida messa a regime dell'anagrafe tributaria, dalla trasformazione e ammodernamento del sistema doganale e del catasto, dalle modifiche da apportare al contenzioso amministrativo, dall'eliminazione della pregiudiziale amministrativa e del sistema delle esattorie eccetera;

b) con una revisione delle imposizioni che riduca drasticamente la erosione della base imponibile affrontando, tra l'altro, problemi già aperti e che riguardano: il trattamento fiscale del settore agricolo, dei cespiti patrimoniali (specie dopo le sentenze della Corte Costituzionale relative all'INVIM e all'ILOR e in collegamento con la riforma della finanza locale), e dei redditi da capitale; l'accorpamento dell'IVA e, in particolare, delle imposte sulle persone fisiche, sulle imprese e sulle persone giuridiche;

constatato che le maggiori entrate realizzate non costituiscono se non minimamente il risultato della lotta all'evasione e tanto meno della attuazione delle modifiche profonde che sono da apportare agli strumenti amministrativi e al sistema fiscale e che, in termini di valore assoluto, le maggiori entrate del 1979 come quelle degli anni precedenti sono do-

vute agli introiti derivanti dall'imposta sulle persone fisiche e che il 76 per cento di tali introiti proviene dall'imposta pagata dai lavoratori dipendenti del settore pubblico e privato;

rilevato che l'onere delle maggiori entrate da IRPEF ricade sui lavoratori dipendenti non tanto a causa della crescita della base imponibile, cioè dei miglioramenti contrattuali e degli scatti di contingenza, quanto invece dall'andamento dell'inflazione;

sottolineato che le retribuzioni dei lavoratori dipendenti sono aumentate nel 1979 del 19,5 per cento mentre l'imposta sulle persone fisiche da essi versata è aumentata di circa il 40 per cento perché l'inflazione gonfia artificialmente i redditi soprattutto nella fascia di prelievo dove più elevata è la progressività e dove si colloca la maggioranza dei redditi dei lavoratori e degli impiegati;

preso atto che in tal modo la curva del prelievo è più che indicizzata rispetto al tasso di inflazione poiché il carico fiscale riduce costantemente il potere reale d'acquisto dei lavoratori; che a causa delle persistenti inadempienze governative sono sorte tendenze a contrattare il salario netto mentre i sindacati hanno giustamente rivendicato un congruo aumento delle detrazioni e il raddoppio degli assegni familiari; che gli stessi effetti della inflazione colpiscono i redditi di importanti settori di lavoro autonomo (ci si riferisce ad attività produttive di modeste proporzioni e ai professionisti la cui attività è essenzialmente collegata alla pubblica amministrazione), che non possono restare indifesi senza che i contribuenti siano disincentivati al lavoro o sospinti all'evasione;

rilevato che con la legge finanziaria il Parlamento, accogliendo la rivendicazione della Federazione sindacale unitaria, ha corretto le proposte governative e ha parzialmente e provvisoriamente provveduto a far fronte a tale iniquità aumentando le detrazioni a favore dei lavoratori dipendenti e dei pensionati, aumentando di conseguenza la quota parte esente dei loro redditi, ma che è però necessario di-

fendere stabilmente e non con le sole detrazioni i redditi più bassi dagli effetti fiscali della dinamica inflattiva;

stimando che di fronte ad un problema così rilevante, contrariamente a quanto ha affermato il Ministro delle finanze di fronte alla VI Commissione della Camera, non si possa rinviare a tempi lunghi la sua soluzione;

impegna il Governo:

a) ad agire finalmente con decisione e incisività per recuperare entrate e base imponibile in settori in cui esistono ampi margini di evasione e di erosione. Ai fini di una efficace lotta alla evasione il Governo deve provvedere affinché i comuni abbiano strumenti e mezzi per partecipare, collaborando con la pubblica amministrazione finanziaria, all'opera di accertamento;

b) a prendere entro il 1980 le misure necessarie per una revisione della curva delle aliquote allo scopo di modificare la struttura, estendendo l'attuale aliquota minima, attenuando il grado di progressività specie relativamente alla fascia in cui si situa la grande maggioranza dei redditi dei lavoratori dipendenti e dei pensionati, manovrando le aliquote al fine di realizzare, accanto al carattere progressivo dell'imposta, una sua maggiore capacità redistributiva e perequatrice anche per evitare il più possibile una caduta delle entrate. Ciò si può ottenere, ad esempio, riducendo il numero attuale degli scaglioni dei redditi, cioè allargando la loro ampiezza e mantenendo costante l'aliquota marginale per tutto l'intervallo che comprende la maggioranza dei redditi da lavoro dipendente, i minori redditi da lavoro autonomo e delle pensioni dei lavoratori. Per questa via, attenuandosi la progressività relativa a tali redditi, si viene a ridurre su di essi l'effetto perverso dell'inflazione mentre si devono recuperare il più possibile le minori entrate

attraverso una diversa distribuzione del carico fiscale sui maggiori redditi.

Inoltre la VI Commissione,

constatato che dopo la sentenza della Corte Costituzionale contro il regime del cumulo obbligatorio l'attuale trattamento fiscale della famiglia favorisce, a parità di entrata, la famiglia con più redditi nei confronti di quella con un unico percettore largamente diffusa, questa, soprattutto nel Mezzogiorno, mentre non risulta ostacolata, ma incentivata, una artificiosa ripartizione dei patrimoni fra i diversi componenti del nucleo familiare allo scopo di ridurre il carico fiscale complessivo;

sottolineato che ad una revisione della curva delle aliquote dell'imposta sul reddito delle persone fisiche tale da accrescere la sua capacità redistributiva e perequatrice dei redditi devono accompagnarsi misure di maggiore equità per quanto riguarda il trattamento fiscale della famiglia eliminando le attuali storture, disincentivando l'erosione della base imponibile;

impegna il Governo

ad assumere provvedimenti capaci di scoraggiare la dichiarazione individuale dei redditi incentivando quella cumulata facoltativamente ammessa dalla Corte Costituzionale. A tale scopo si propone la adozione, con opportuni correttivi ai fini del gettito, di sistemi in atto in altri paesi denominati *splitting* e « quoziente familiare ».

(7-00057) « D'ALEMA, BERNARDINI, DI GIULIO, ANTONI, BELLOCCHIO, CARRÀ, CONCHIGLIA CALASSO CRISTINA, GIURA LONGO, LANFRANCHI CORDIOLI VALENTINA, PELLICANI, SARTI, TONI, TRIVA, VETERE ».

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

BRUSCA, PALOPOLI, ARNONE, CARLONI ANDREUCCI MARIA TERESA, PASTORE E TESSARI GIANGIACOMO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere —

vista la circolare n. 30 del 28 marzo 1980 diramata dal Ministero della sanità, direzione generale servizi farmaceutici, divisione VII, a firma del direttore di sezione e dell'allora ministro onorevole Altissimo, ed avente per oggetto « Installazione nelle farmacie di apparecchi automatici per la rilevazione di anomalie del ritmo cardiaco e per la misurazione della pressione »;

vista la rilevanza che la stampa nazionale ha recentemente riservato al parere negativo del Ministero —:

1) le motivazioni che hanno indotto il Ministero a chiedere al Consiglio superiore di sanità un parere in merito alla installazione nelle farmacie degli apparecchi misuratori della pressione;

2) quale è stato in proposito il motivato parere del Consiglio superiore di sanità sia per quanto riguarda il cardiostest, sia per quanto riguarda gli apparecchi misuratori della pressione arteriosa (sui quali peraltro, stando alla circolare ministeriale, il Consiglio superiore di sanità sembrerebbe non essersi espresso).

Gli interroganti chiedono inoltre se il Ministro della sanità non ravvisi nel provvedimento in oggetto una misura contraria al principio della partecipazione di tutti gli operatori sanitari e dei cittadini alla difesa della salute nonché un impedimento alla lotta contro una grave, diffusissima e spesso ignorata malattia sociale i cui effetti possono essere prevenuti soprattutto con una più efficace azione di diagnosi precoce, con una più elevata coscienza sanitaria e con la diretta collaborazione dei pazienti stessi. (5-01026)

LIGATO. — *Ai Ministri dei beni culturali e ambientali e dell'interno.* — Per sapere se sono a conoscenza della situazione difficile, anzi insostenibile, determinatasi nel comune di Portigliola (provincia di Reggio Calabria) per l'iniziativa della Soprintendenza per le antichità della Calabria che ha notificato nella settimana decorsa ben 350 decreti di vincolo di aree ricadenti nelle contrade Saitta, Cusemi, Perciante, Mastro Nicola, Stragò, Calevaci, Lentù e Quote San Francesco, aree alle quali sono interessate ben 199 ditte, cioè quasi la metà delle famiglie contadine di Portigliola;

per sapere se sono al corrente che il territorio del comune di Portigliola è compreso in dieci mappe e che ad oggi la situazione è la seguente: la prima, la seconda e la quarta mappa sono soggette a vincolo da tempo; la terza è occupata dal centro urbano; la quinta e la sesta comprendono terreni collinari e scoscesi; l'ottava, la nona e la decima vengono vincolate con i nuovi decreti della Soprintendenza per le antichità; per cui rimarrebbe disponibile, per lo sviluppo urbano e per le attività economiche del comune, soltanto l'area di cui alla mappa n. 7, cioè 80 ettari.

L'interrogante chiede se i Ministri dei beni culturali e dell'interno intendono promuovere, con ogni urgenza, un incontro di funzionari, esperti e tecnici degli uffici competenti con gli amministratori del comune di Portigliola per un esame congiunto della situazione, anticipando, fin quando sarà possibile, fasi e tempi di una contestazione, promuovendo nel contempo presso gli organi regionali eventuali necessarie rettifiche dei confini comunali. (5-01027)

CICCIOMESSERE, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BALDELLI, BOATO, BONINO EMMA, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere quali ini-

ziative siano state assunte, in relazione al suicidio avvenuto il 30 aprile 1980 nel carcere di Rebibbia dell'agente di custodia Francesco Cinotto, per individuare le cause della vita massacrante cui sono costretti gli agenti di custodia del carcere romano e per ristabilire condizioni di lavoro accettabili.

Gli interroganti chiedono anche di conoscere quali iniziative siano state assunte per completare l'organico del Corpo e quanti agenti sono impiegati in compiti non d'istituto. (5-01028)

MILANI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere, in riferimento al tragico incidente verificatosi qualche tempo fa ad Abu Dhabi, nel quale precipitò un elicottero *Chinook* affittato dalla ditta «Agusta»:

a) quale itinerario abbia seguito l'elicottero;

b) se le tappe siano state organizzate a cura del SIOS;

c) se siano a conoscenza del Ministro particolari che possano indicare la eventualità di un sabotaggio ai danni del suddetto elicottero. (5-01029)

MIGLIORINI, FIORET E BARACETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa.* — Per sapere -

premessi che il presidente della giunta regionale del Friuli-Venezia Giulia con atto 31 marzo 1980 ha chiesto, ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 898 del 1976, di riesaminare la decisione assunta dal Ministro della difesa di realizzare due nuove installazioni militari, con relative limitazioni della proprietà, nel territorio dei comuni di Morsano al Tagliamento e di San Vito al Tagliamento;

ritenute valide le ragioni che hanno indotto la regione autonoma Friuli-Venezia Giulia ad avvalersi della procedura di ricorso prevista dalla legge, trattandosi di problemi che investono aspetti socio-economici rientranti nelle sue competenze -

se il Governo ritenga di accogliere il predetto ricorso e di riesaminare, come

più volte sollecitato, l'intera problematica delle servitù e della presenza militare nel territorio della regione, nello spirito del documento conclusivo del convegno interregionale svoltosi a Bologna il 17 novembre 1979 e dell'ordine del giorno approvato il 10 gennaio 1980 dalla Commissione difesa della Camera dei deputati. (5-01030)

CRESCO, CARPINO E FERRARI MARTE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere - atteso che: esistono sperequazioni di elevata entità economica a danno dei lavoratori autoferrotranvieri collocati a riposo anteriormente al 1970;

nonostante impegni più volte assunti dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale non si sono concretizzate, nei fatti, le intese causando notevole disagio fra i pensionati della predetta categoria -

quali siano i motivi che hanno impedito l'assolvimento degli impegni assunti per eliminare tale palese ingiustizia;

se siano allo studio proposte innovative e se si intendano promuovere incontri con le organizzazioni sindacali pensionati della CGIL, CISL e UIL per risolvere finalmente con adeguati provvedimenti la situazione stessa. (5-01031)

PARLATO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere:

se sia stato informato del fatto che il porto di Castellammare di Stabia ha perduto rilevanti quantitativi di traffico che, per la mancanza di recinzione dell'area portuale, sono stati dirottati altrove essendo stata ritenuta tale recinzione essenziale, ed a ragione, per evitare od almeno limitare il furto di merci in sosta;

se sia informato inoltre della necessità dell'escavo dei fondali portuali, onde ampliare la flessibilità di attracco;

se infine sia informato della scarsissima comprensione ed apertura della amministrazione comunale di Castellammare per i problemi e le necessità por-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

tuali, al punto che i collegamenti viari da e per il porto e le arterie a scorrimento veloce sono difficilissimi e vischiosi;

quali iniziative si intendano assumere in relazione a quanto sopra allo scopo di valorizzare la portualità stabiese.

(5-01032)

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

se condivida la negativa valutazione sul ruolo che oggi è assegnato al personale viaggiante delle ferrovie dello Stato e particolarmente ai « conduttori »;

se ritenga che, in ragione del contatto costante con l'utenza, al « conduttore » debba essere assegnata in prospettiva una riqualificazione idonea a stabilire sia una maggiore identificazione della azienda in tale categoria, sia un più articolato ed esteso rapporto tra l'utenza stessa ed il conduttore che vede questi appunto come espressione immediata della « immagine aziendale », dei suoi servizi, delle sue potenzialità, del suo livello;

se ritenga pertanto opportuno che in questo quadro abbiano spazio la richiesta di migliori livelli qualitativi professionali per gli aspiranti conduttori come ad esempio il possesso di un titolo di studio di scuola media superiore, la qualifica di perito tecnico-industriale o commerciale, la conoscenza di una lingua ecc., quali presupposti sui quali poi innestare una più ampia preparazione specifica da parte dell'azienda, per far conseguire alla categoria, da tale arricchita funzione, anche una migliore posizione gerarchica individuale — così come accade nelle compagnie di navigazione aeree — in una nuova ed articolata tipologia di rapporti tra l'utenza e l'azienda, quasi esclusivamente individuata dalla prima nel « personale viaggiante ».

(5-01033)

PARLATO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere:

se sia informato del vergognoso « cimitero delle navi » esistente nel porto di

Baia, in tenimento del comune di Bacoli, in una delle più suggestive zone dei Campi Flegrei, ora deturpata dall'ammasso di rugginosa ferraglia ivi in sosta nelle acque e sulla riva del mare;

se intenda intervenire onde, in assenza di doverose disposizioni da parte del consorzio autonomo del porto di Napoli, venga recuperato alla piena funzionalità il porticciolo di Baia con il contestuale pieno recupero del profilo ambientale della zona.

(5-01034)

BOTTA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quando sarà ultimata la variante della strada statale numero 455 detta circonvallazione di Trino Vercellese che inizia dalla strada statale n. 31-bis. Si rileva che i lavori procedono, e se procedono, con estrema lentezza ed attualmente non si riesce individuare il tracciato perché sommerso dalle acque delle risaie.

L'interrogante desidera conoscere l'importo dei lavori, la data di appalto e di consegna, nonché i tempi di ultimazione.

Non è possibile procedere con tanta ingiustificata lentezza quando la variante di Pontestura, di maggiore importo e difficoltà, già è aperta al traffico dal 24 dicembre 1979, provocando a causa della mancata ultimazione del successivo lotto violente comprensibili critiche sull'operato dell'ANAS.

(5-01035)

SARTI, BERNARDINI, ANTONI, BELLOCCHIO E TONI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che in data 12 marzo 1980, su richiesta degli stessi interroganti, il Ministro forniva notizie sulla situazione fiscale di 23 società del gruppo Caltagirone — quali siano i redditi IRPEG dichiarati e quali siano i redditi accertati; quale comunque la situazione fiscale delle seguenti società del suddetto gruppo: Avanco, Alleghe, Allegretto, Antares, Aostana, Arcadia, Argo, Arta, Andros (ora Midalgo), Azionaria Siciliana, Biarritz, Bitinia, Bussola, Caltagirone Cief-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

fe, Colle d'Arcaccio, Cordova, Champion Costruzioni, Cortina, Celestino I, Chamonix, Dionisio (ora Felice), Divonne, Damaso, Doberdò, Domus, Romana, Evian, Eleusi, Euforbia, Etrusca, Edilizia Generale, Eur Costruzioni 2000, Finanziaria Barbara, Finanziaria Ira, Finanziaria Cina, Finanziaria Elke, Finanziaria Danielle, Gemini I, Geneve, Giovanna costruzioni, IMI 2000, Ignazio Caltagirone e figli, Ilario, Impresa Ignazio Caltagirone, Icem, Immobiliare Roselle, Immobiliare Gai, Immobiliare Mira, Immobiliare Zizi, Immobiliare Romana, Immobiliare Nuova Romana, Immobiliare Costruzioni, Immobiliare Nuova Adriana, Immobiliare Ignazio Caltagirone, Immobiliare Sondrio, Il Boccio, Julia,

Josephine, La Laguna, Labuan, Linares, Locarno, Luisa III, Lobelia, La Chiocciola, Megara, Maniero, Materiali Laterizi, Mayena, Mondial 2000, Ontario Ostiense 392 (ora Europark), Olenadro, Omar, Paola, Patrasso, Ponziano Papa, Prato Smeraldo, Quorum, Romeo, Romana Carburanti II, Sve, Sir, S. Maurizio, S. Sebastiano, S. Silvestro, Stil Novo, Semplicio, Sirico, Sisto III, Sifole, Tirinto, Terranova, Terry, Torri, Tre Venezie, Urbano Papa, Ulmus, Upto, Vigo, Vichy, Zosimo.

Inoltre gli interroganti chiedono di sapere quali siano gli amministratori che hanno firmato la dichiarazione dei redditi e quale sia la posizione fiscale degli stessi. (5-01036)

* * *

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

ACCAME. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere in relazione alla fortissima crescita nell'afflusso di turisti sui traghetti in servizio tra il continente e le isole, se verranno ripristinate le disposizioni secondo cui può essere imbarcato sui suddetti traghetti un numero di persone superiore del 50 per cento al normale (fino a 115 passeggeri in più), in altre parole il 50 per cento in più rispetto a quanto stabilito nel certificato di sicurezza, e ciò in forza di una autorizzazione rilasciata dall'autorità marittima previo il nulla osta da parte del Ministero della marina mercantile.

Per conoscere, in particolare, se tale autorizzazione tiene conto della dotazione dei mezzi di salvataggio individuali e collettivi, appena sufficiente in condizione di normalità.

Per conoscere ancora se verrà ripristinata l'ambigua disposizione secondo cui i traghetti dovranno in tali condizioni effettuare la « traversata » mediante « navigazione costiera ».

Per conoscere inoltre se, nel caso venga ripristinata la prassi delle autorizzazioni, la responsabilità, sarà dell'autorità marittima che le concede oppure verrà addossata al comandante.

Per conoscere infine se sono stati valutati i rischi che possono derivare da queste disposizioni per la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio tenendo presente la non lontana esperienza della nave *Helleana* e le ripercussioni negative sul prestigio di competenze e serietà della nostra marina mercantile. (4-03402)

SERVELLO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se hanno fondamento le indiscrezioni relative a talune forme di favoritismo nel rilascio delle licenze da parte del comune di Cassano d'Adda (Milano), con particolare riferimento al comportamento del vicesindaco e ad una cor-

rispondenza che sarebbe pendente davanti al sindaco, senza che questi abbia disposto il minimo accertamento; per sapere, altresì, se siano intervenuti gli organi di controllo per gli opportuni accertamenti. (4-03403)

ROMITA, FURNARI E REGGIANI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso:

che la Corte costituzionale, con sentenze nn. 36 e 37 del 25 febbraio 1975 ha dichiarato illegittime, perché in contrasto con l'articolo 3 della Costituzione, alcune parti degli articoli 63 e 77 della legge 10 agosto 1950, n. 648, e degli articoli 51 e 75 della legge 18 marzo 1968, n. 313, sul riordinamento delle disposizioni sulle pensioni di guerra;

che in conseguenza delle citate sentenze sono state inviate alla competente direzione generale del Ministero del tesoro numerosissime domande di pensione di reversibilità —

quali provvedimenti concreti ed urgenti intende adottare al fine di una rapida evasione delle pratiche, essendo opinione degli interroganti che gli interessati abbiano già atteso troppi anni prima che fosse loro riconosciuto questo diritto. (4-03404)

CATTANEI. — *Ai Ministri del tesoro, dei lavori pubblici e della marina mercantile.* — Per sapere:

a) se corrispondono all'orientamento del Governo le notizie pubblicate dall'autorevole quotidiano *Il Secolo XIX* secondo cui il Ministero avrebbe negato non solo il finanziamento necessario per la realizzazione definitiva delle opere del porto di Genova Voltri, ma addirittura anche la garanzia per possibili prestiti da contrarre con istituti di credito italiani o esteri;

b) se si è a conoscenza che la realizzazione del porto di Voltri è stata autorizzata e decisa dal Governo nel lontano 1967 e che solo per ritardi burocratici e per la progressiva rarefazione dei

finanziamenti promessi, non è stato ancora possibile ultimare la costruzione;

c) se il Governo è pienamente consapevole della gravità della decisione che secondo le notizie sopra riferite sarebbe stata adottata e che avrebbe riflessi estremamente negativi non solo per l'area economica ligure, ma per tutta l'economia nazionale, soprattutto considerando che i porti di Marsiglia, Rotterdam, Amsterdam, Amburgo, per citarne soltanto alcuni, essendosi da tempo e celermente dotati di adeguate infrastrutture, esercitano una progressiva ed insostenibile concorrenza nei confronti del più importante scalo marittimo italiano;

d) infine, se tutte le dichiarazioni e le assicurazioni ufficiali, sulla certa concessione dei finanziamenti per la rapida realizzazione delle opere sopra indicate, rilasciate in più occasioni ed anche di recente, dai Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici, erano a titolo personale (e ciò sarebbe davvero sconcertante) o a nome del Governo, come peraltro sempre è stato detto. È tuttavia certo che in un caso o nell'altro, oltre al grave danno che subirebbe l'economia nazionale, ne conseguirebbe un gravissimo discredito politico, da parte della pubblica opinione e dei cittadini nei riguardi di singoli Ministri e dell'intera collegialità governativa. (4-03405)

CICCIOMESSERE, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BALDELLI, BOATO, BONINO EMMA, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se risultano confermate le notizie di una protesta pacifica avvenuta sabato 26 aprile 1980 nella sezione femminile del carcere romano di Rebibbia dove le detenute si sono rifiutate di rientrare nelle celle per denunciare l'inadeguatezza dell'assistenza sanitaria.

In particolare la protesta nasceva da un grave episodio di mancata assistenza

sanitaria ad una detenuta costretta a partorire in condizioni incivili.

Gli interroganti chiedono di sapere anche se risulta confermata la notizia del trasferimento in altre carceri delle detenute che avevano partecipato all'iniziativa e se il ministro ritenga che la risposta dell'amministrazione alle carenze sanitarie possa concretizzarsi in decisioni repressive in luogo del dovuto adeguamento delle strutture carcerarie. (4-03406)

SPINI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se è a conoscenza del progetto di ristrutturazione dell'immobile appartenente al « demanio disponibile » dello Stato situato in Borgo S. Frediano n. 14, Firenze, ex sede di disciolti uffici del Registro, in stato di abbandono da circa un decennio.

Tale progetto, elaborato dalla amministrazione finanziaria di Firenze, ed in via di approvazione da parte del locale genio civile, prevede l'utilizzazione dei locali ristrutturati da parte dell'amministrazione finanziaria stessa per il trasferimento di alcuni uffici del Ministero delle finanze, peraltro non ancora specificatamente determinati.

In relazione a ciò, l'interrogante fa presente che, a prescindere dal costo dell'operazione previsto nell'ordine di alcune centinaia di milioni, e dalla razionalità e funzionalità ambientale eventualmente ottenibile, l'ubicazione dell'immobile, situato nel pieno centro storico della città, nel quartiere S. Frediano, è quanto mai infelice ai fini di una razionale fruizione da parte dell'utenza, per le ridottissime possibilità di accesso e la pratica impossibilità di parcheggio.

L'interrogante fa presente che detto immobile potrebbe essere più proficuamente utilizzato per collocarvi una serie di classi, od anche l'intero plesso scolastico, della scuola media « Ugo Foscolo » attualmente ubicata a meno di cento metri di distanza e la cui situazione logistica attuale è al limite dell'impraticabilità per insufficienza di locali e attrezzature. Per la restante parte, l'edificio potrebbe permet-

tere la creazione di un centro sociale polivalente, più volte richiesto dal consiglio di quartiere interessato, considerato che l'immobile in parola comprende anche un ampio giardino alberato.

In tal caso l'immobile in questione potrebbe essere:

locato, ceduto o meglio permutato, in accordo con il comune di Firenze, con idoneo edificio di proprietà comunale situato in posizione agibile, da ristrutturare secondo le finalità e gli scopi dell'amministrazione finanziaria;

permutato con terreni edificabili di proprietà comunale previsti dal piano regolatore generale come « centro direzionale ».

A maggiore dettaglio, si informa che i lavori di ristrutturazione dell'edificio di Borgo S. Frediano n. 14, Firenze, non sono ancora iniziati.

Per tutto quanto sopra esposto l'interrogante chiede se il Ministro delle finanze non ritenga di sospendere temporaneamente l'eventuale inizio dei lavori e di dare mandato alla Intendenza di finanza di Firenze, negli ambiti propedeutici previsti dalle vigenti disposizioni, di esplorare con il comune di Firenze le eventuali possibilità di risolvere di comune accordo il problema nella direzione sopra indicata.

(4-03407)

CICCIOMESSERE, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BALDELLI, BOATO, BONINO EMMA, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere - con riferimento alla risposta fornita alla interrogazione n. 4-01423 relativa ai lavori di distruzione del Canale neroniano di San Felice Circeo - se intenda fornire precisazioni in ordine a quanto segue:

1) data di stipulazione dei contratti di appalto con la impresa Solcesi per lire 169.677.907 e con la impresa Chiari e Pia per lire 567.450.122, relativi ai lavori di

scavo, rettifica e tombamento del canale in questione;

2) data di approvazione di questi contratti;

3) se i verbali di consegna dei lavori effettuati in data 6 e 25 giugno sono stati redatti con le riserve di cui all'articolo 337 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F ed, in questa evenienza, la data dei verbali di consegna definitivi;

4) gli estremi delle pratiche conseguenti l'autorizzazione alla esecuzione dei lavori concessa dall'Intendenza di finanza con nota 30 luglio 1975;

5) i motivi per i quali l'erario, attraverso la Cassa per il Mezzogiorno, dovrebbe intervenire per sanare le inadempienze dei privati che hanno usato il canale in oggetto per gli scarichi abusivi di acque nere, il cui smaltimento, ai sensi della legge urbanistica, deve avvenire con appositi impianti realizzati a cura e spese di costruttori;

6) la data di ordinazione, da parte di una delle imprese appaltatrici, dei materiali metallici rimasti inutilizzati per la sospensione dei lavori, disposta nel contempo dalla Soprintendenza archeologica.

(4-03408)

BARCA. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere il curriculum militare dello onorevole professor avvocato Francesco Cossiga.

(4-03409)

BOZZI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere se risponde a verità quanto pubblicato dal quotidiano *La Repubblica* del 1° maggio 1980, secondo il quale l'ambasciatore d'Italia in Argentina avrebbe detto ufficialmente che « l'esperienza italiana del terrorismo permette di adottare un atteggiamento più comprensivo nei confronti dell'Argentina ».

(4-03410)

SANTAGATI E RUBINACCI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere - premesso che a milioni di contribuenti inesperti occorre quest'anno un maggiore lasso di tempo per la compilazione del-

la dichiarazione dei redditi, a causa delle modifiche introdotte dalla recente sentenza della Corte costituzionale, abolitiva dell'ILOR per i redditi di lavoro autonomo, e della legge finanziaria, appena pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*, istitutiva dell'aumento delle rendite catastali per le seconde case -

se non ritenga:

a) di procedere, a mezzo della stampa e della radiotelevisione, alla divulgazione delle predette innovazioni;

b) di prorogare fino al 30 giugno 1980 il termine ultimo per la denuncia dei redditi, tenuto conto sia del fatto che i relativi moduli non sono di facile reperimento, sia della circostanza che, a seguito delle elezioni amministrative dell'8 giugno del corrente anno, gli uffici comunali, anch'essi abilitati per legge alla ricezione delle apposite denunce, sono oberati di lavoro, sicché non succeda, come l'anno scorso, che a causa delle elezioni politiche il rinvio ebbe luogo solo all'ultimo momento.

(403411)

CASALINO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere:

se è a conoscenza di quanto ha riportato *Il Fiorino* del 1° maggio 1980, secondo il quale la Commissione CEE, con una lettera di messa in mora, indirizzata al Governo italiano, ha comunicato l'apertura di una procedura di infrazione a causa del mantenimento del monopolio di Stato sui tabacchi nel nostro paese;

quali iniziative intenda prendere per far fronte agli impegni comunitari salvaguardando il ruolo e gli interessi nazionali nel settore della produzione del tabacco, dalla fase agricola a quella manifatturiera e a quella commerciale in Italia, nella CEE e nei paesi extracomunitari.

(403412)

CASALINO. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere se è a conoscenza della ferma condanna manifestata dai docenti dell'Istituto di archeologia della università degli studi di Lecce

per i lavori in corso per la costruzione di una strada che minacciano di sconvolgere il patrimonio archeologico del comune di Cavallino (Lecce) e precisamente nella zona archeologica denominata « Remota Caballino ».

Premesso che:

vi è nel mondo chi percorre migliaia di chilometri per esaminare dal vero i monumenti che i popoli delle antiche civiltà ci hanno tramandato ed è quindi inconcepibile che nel 1980 ad opera della ruspa si ripetano misfatti iconoclasti, distruggendo reperti inestimabili oltre che per la lettura autentica della storia della umanità, anche per la esaltazione e la ulteriore valorizzazione dei cimeli, da mettere a disposizione degli studiosi e dei turisti nazionali e internazionali;

quanto stà accadendo a Cavallino si è verificato anche a Lecce ed è ricorrente ormai in più zone della provincia, con grave danno per il patrimonio archeologico e culturale del Salento;

invano dei giovani esperti, costituitisi in cooperativa, in base alla legge n. 285, hanno chiesto di essere occupati per gli scavi, la valorizzazione e la custodia delle zone archeologiche di Terra d'Otranto sotto la direzione della Sovrintendenza alle belle arti e con la collaborazione dell'Istituto di archeologia della università;

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative il Ministro intenda prendere per evitare che si continuino a ignorare, danneggiare o distruggere le importanti zone archeologiche salentine in modo da poterle offrire alla osservazione degli studiosi e dei molti appassionati che giungono nel Salento con il crescente flusso turistico.

(403413)

RENDE. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se ritiene opportuno accordare il rinvio del servizio militare di leva fino al 26° anno di età ai giovani iscritti nelle graduatorie speciali di collocamento previste dalla legge n. 285 del 1977 interessati ai corsi di formazione, per essere quindi avviati al lavoro.

Attualmente numerosi giovani iscritti nelle graduatorie speciali di collocamento sono impossibilitati a frequentare i corsi di formazione curati dal FORMEZ poiché sono interessati alla chiamata alle armi.

Le disposizioni vigenti stabiliscono che il rinvio può essere accordato solo se il corso di formazione termina entro il 22° anno di età. (4-03414)

BENCO GRUBER AURELIA. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere quando saranno liquidate al teatro Sloveno di Trieste le competenze che gli sono dovute in seguito alla qualifica di tale ente come organismo di produzione teatrale a gestione pubblica riconosciutagli dalla circolare ministeriale per la stagione 1977-1978, tenendo presente che fin dal 1974 questo organismo teatrale fu riconosciuto dallo Stato italiano.

Va precisato che il teatro Sloveno rappresenta la massima espressione culturale della minoranza nazionale slovena in Italia e che, pertanto, gli va assicurata una gestione adeguata all'importanza della sua tradizione e della sua funzione in rapporto alle relazioni di cultura fra l'Italia e la Jugoslavia. (4-03415)

BENCO GRUBER AURELIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere a quale punto si trovi l'approvazione dei progetti — e quindi l'avvio ai relativi lavori — per la costruzione nell'agro Isontino di un bacino di rifasamento delle acque dell'Isonzo, allo scopo di ovviare ai danni che possono derivare ai terreni irrigui dell'agro Monfalconese e Cormonese dalla costruzione già avviata in Jugoslavia della centrale idroelettrica di Salcano, tanto più che per il predetto bacino sono stati già stanziati dallo Stato 12 miliardi di lire il cui valore viene progressivamente decurtandosi per la imminente inflazione. (4-03416)

SANTI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere —

premessi che la logica dalla quale promana il decreto ministeriale 7 gennaio

1980 inerente all'esercizio della pesca sportiva nelle acque marittime non può non essere denunciata poiché essa motiva le drastiche limitazioni imposte alla pratica della pesca dilettantistica con l'accusa mossa ai pescasportivi di essere parte fortemente determinante nel depauperamento della fauna ittica mentre si dimentica il peso che in ciò hanno sia l'inquinamento sia certe forme di pesca professionale esercitata indiscriminatamente e sotto costa con enormi catture di novellame —

quale risposta intenda fornire alle richieste avanzate dai pescasportivi che si articolano come segue:

1) che sia consentita la pesca con il tramaglio della lunghezza massima di metri 300;

2) che sia consentito l'uso delle fonti luminose, di potenza ragionevolmente limitata, per la pesca notturna con la fiocina e per la pesca di cefalopodi (totani e polpi);

3) che sia consentito l'uso delle nasse, anche se limitate nel numero di sei e nelle dimensioni;

4) la non ulteriore limitazione numerica degli ami per la pesca con il palamito (250 ami);

5) che vengano fatte rispettare le norme vigenti sulla pesca marittima fornendo, in primo luogo, alle Capitanerie di porto e alle istituzioni pubbliche (regioni e province) le attrezzature, i mezzi e il personale necessario allo scopo;

6) che, per quanto riguarda l'inquinamento, siano fatte rispettare le leggi vigenti e vengano posti limiti inderogabili alle proroghe ed ai termini di attuazione della legge Merli. (4-03417)

SANTI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

l'azione per l'inserimento degli handicappati psichici nell'ambiente di lavoro come momento di rieducazione e di socializzazione portata avanti in questi anni dagli enti locali preposti ha trovato nel piano regionale del Fondo sociale euro-

peo, che si sta ora avviando verso la conclusione, un valido appoggio;

si sono rivelate però nello sviluppo delle iniziative limiti e freni sia sul piano legislativo che del costume, la cui mancata eliminazione non potrà non costituire, nel momento dell'avvio della riforma sanitaria, un grave pregiudizio all'azione delle unità sanitarie locali, che dovranno rappresentare il punto di riferimento per la gestione dei servizi sanitari via via integrati da quelli sociali quali appunto quelli riferiti alla salute mentale e all'assistenza agli handicappati;

particolarmente risulta l'urgenza della modifica della legge n. 482 del 1968 che si è rivelata inadeguata come strumento di tutela di chi è veramente invalido diventando invece, in troppi casi, strumento di sussistenza in mancanza di posti di lavoro o mezzo per facilitare l'ingresso al lavoro divenendo quindi strumento di una « guerra tra poveri » —

come il Ministero della sanità intenda intervenire affinché:

1) sia consentito l'accesso al lavoro a tutte le categorie di invalidi, senza distinzione, compresi gli handicappati psichici;

2) si giunga ad una più specifica definizione dell'invalidità che elimini gli abusi;

3) si estenda a tutte le aziende l'obbligo di assunzione di invalidi sia pure in proporzione variabile;

4) si realizzino supporti economici verso l'azienda e strumenti tecnici per gli impianti volti a consentire l'accesso al lavoro di persone con particolari difficoltà;

5) siano realizzati strumenti di conoscenza dell'organizzazione del lavoro e della fabbrica atti a consentire la migliore utilizzazione possibile dell'invalido all'interno dell'azienda;

6) si promuova e si sviluppi la cooperazione con l'integrazione di soggetti handicappati;

7) si realizzi un effettivo decentramento degli organi del collocamento e della vigilanza.

Si chiede inoltre di conoscere se il Ministro non ritenga di valutare l'opportunità di una inchiesta generale sul problema in questione. (4-03418)

SANTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della sanità.* — Per sapere:

se siano a conoscenza dei giudizi di responsabilità aperti dalla Procura generale della Corte dei conti nei confronti di tutte le amministrazioni ospedaliere della Liguria, per le deliberazioni da queste ultime assunte in merito al computo dell'indennità integrativa speciale ai fini della determinazione dei compensi per lavoro straordinario e degli scatti di anzianità;

se siano peraltro a conoscenza che tali deliberazioni furono unitariamente e unanimemente assunte dalle amministrazioni ospedaliere liguri, senza eccezione alcuna, su invito della regione Liguria e dell'Associazione ospedaliera ligure, a conclusione di una complessa vertenza sindacale, caratterizzata dalla oggettiva necessità di dover garantire l'assistenza ospedaliera ai cittadini;

se, alla luce delle considerazioni susposte, non ritengano necessario un intervento interpretativo del Governo, se necessario a contenuto normativo, che eviti il proseguimento del giudizio, caratterizzato inoltre da inconsueta celerità, garantisca il mantenimento di diritti sindacalmente acquisiti ai lavoratori ospedalieri e impedisca il seguito di inconsistenti azioni giudiziarie nei confronti delle amministrazioni, responsabili solo di aver adempiuto a precisi inviti loro avanzati dagli organi di governo locali e dalle associazioni di categoria. (4-03419)

MANFREDI GIUSEPPE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere a che punto dell'iter burocratico-amministrativo si trovi la pratica di reversibilità di pensione presentata il 7 luglio 1978 dalla signora Coscia Margherita, vedova Toppino, nata a Castellinaldo (Cuneo) il 5 febbraio 1912 e residente a Zarate (Buenos Aires - Ar-

gentina). La pratica reca il numero 998-5399205-1-13, e riguarda appunto la reversibilità della pensione del marito, militare dal 1935 al 1943, nato a Castellinaldo (Cuneo) il 23 settembre 1912, coniugatosi il 26 febbraio 1939 e defunto nel 1971 (il nome del marito è Toppino Giacomo Giulio; la richiesta di reversibilità è stata indirizzata alla Direzione generale del tesoro - Ufficio estero - via Guido Ubaldo del Monte 60, Roma). (4-03420)

SERVADEI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se risponde al vero che alcuni dipendenti dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici, che hanno partecipato ai concorsi di dirigente d'esercizio negli anni 1978 e 1979 risultando vincitori, non sono stati assegnati a svolgere le mansioni proprie delle qualifiche dagli stessi legittimamente acquisite a seguito dei concorsi medesimi.

Per conoscere altresì se risponde al vero che presso l'ufficio interurbano di Roma e Palermo le mansioni di cui sopra sono ancora attribuite a personale sprovvisto dei requisiti richiesti, ed in particolare della qualifica della ex tabella IX di cui all'articolo 125 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077 ruolo dirigenti e revisori d'esercizio, e ciò in violazione dell'articolo 8 del decreto ministeriale 14 marzo 1972, n. 37112 che prevede la sostituzione di tale personale con quello della predetta carriera e con la qualifica di dirigente di esercizio.

L'interrogante rileva che, ove la circostanza predetta risulti accertata, l'Azienda di Stato per i servizi telefonici concretizzerebbe un assurdo ed illegittimo comportamento, tale peraltro da vanificare specifici concorsi interni le cui risultanze non producono alcun effetto relativamente alla auspicata migliore funzionalità dei servizi, oltre all'intollerabile pregiudizio attuato nei confronti dei dipendenti vincitori dei concorsi.

Rileva, inoltre, lo sperpero del pubblico denaro sia per l'espletamento dei con-

corsi medesimi, sia perché l'unico effetto degli stessi risulterebbe un vantaggio economico per dipendenti non utilizzati secondo le proprie qualifiche.

È da aggiungere, infine, che risultano oscure le ragioni per le quali vengono tuttora mantenuti nelle funzioni di sostituti capi ufficio interurbano di Roma e Palermo unità amministrative che dovrebbero essere restituite ai loro uffici, peraltro carenti, e presso i quali le mansioni in questione sono svolte da personale avente qualifica inferiore.

L'interrogante esprime altresì meraviglia per le argomentazioni pseudogiuridiche contenute nelle risposte fornite ai dipendenti secondo le quali si intenderebbe dare esecuzione ad una normativa futura quasi che gli uffici in questione abbiano capacità divinatorie in ordine ai contenuti di provvedimenti da emanare e non di loro competenza.

Esprime ulteriore meraviglia per il fatto che da parte di uffici pubblici possa derogarsi da normative vigenti ignorando peraltro il rapporto attualmente esistente con disposizioni che nulla innovano rispetto alla materia in questione. È evidente peraltro che l'attuazione delle nuove categorie non ha assolutamente modificato le qualifiche in godimento da parte dei dipendenti.

L'interrogante chiede pertanto di conoscere quali urgenti provvedimenti saranno assunti per ovviare alla denunciata situazione essendo inconcepibile che di fatto si attribuiscono ai tribunali amministrativi determinazioni che sono di esclusiva competenza dell'esecutivo e che, se non portate avanti, costituiscono veri e propri casi di omissione di atti d'ufficio.

(4-03421)

RUBINACCI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere - premesso:

che la carenza di personale, la arretratezza, l'inadeguatezza, l'insufficienza delle strutture e delle attrezzature della dogana di Pesaro impediscono lo svolgersi delle crescenti operazioni di esportazione;

che da diversi mesi, sia in seno alle Commissioni finanze e tesoro sia nei dibattiti in aula, il Ministro delle finanze si è impegnato a ristrutturare l'amministrazione finanziaria per adeguarla alle nuove tecniche operative per aumentarne l'efficienza e la produttività —

quali immediate iniziative intende intraprendere per impedire la paralisi di un settore economico che è in fase di crescente espansione. (4-03422)

PARLATO. — *Ai Ministri dei beni culturali ed ambientali, della sanità e della marina mercantile.* — Per conoscere:

se abbiano avuto notizia, tra le altre, della proposta emersa nel corso delle manifestazioni della « II settimana internazionale dei beni culturali ed ambientali » circa la destinazione dell'isolotto di Veruce, dinanzi a Massalubrense, e della baia di Ieranto, sempre nel territorio di quel comune, da parte del « Centro immersione di Sorrento »; Vito Picchetti ha infatti dichiarato che l'isolotto di Veruce è ritenuto dai biologi un punto di controllo delle condizioni biologiche del mare in tutto il golfo di Napoli. Ogni parete di questo scoglio è ricoperta da una forma particolare a seconda dell'esposizione: faune che reagiscono ad ogni minima variazione delle condizioni ambientali nel golfo, proponendo di porre da un lato sotto tutela biologica l'isolotto in parola e, dall'altro, di costituire nella baia di Ieranto un parco di ripopolamento per tutte le specie di flora e fauna marina in via di estinzione nel golfo, a seguito dell'altissimo grado di inquinamento prodotto dalla « civiltà » industriale e consumistica dell'attuale modello di sviluppo;

se ritengano, come sembra all'interrogante, meritevoli di effettiva rapida realizzazione le iniziative proposte.

(4-03423)

PARLATO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere:

quali siano state le cause dell'incidente verificatosi presso lo stabilimento

della SNIA VISCOSA di Malisana di Torviscosa, in provincia di Udine dove, a seguito dello scoppio di un serbatoio, una nube tossica composta da derivati di anidride solforosa trasformati al contatto con l'aria, ha investito l'area dello insediamento industriale e larghissime zone circostanti, ivi compresi numerosi abitati e ampie estensioni agricole;

se risponda al vero che l'incidente sia dovuto alle cattive condizioni dei materiali e delle apparecchiature la cui manutenzione in questi tempi è scesa sotto i limiti di sicurezza per la politica di risparmio adottata dall'azienda;

se ritengano, per salvaguardare da potenziali incombenti pericoli la salute e la sicurezza e dei lavoratori in fabbrica e dei cittadini, di disporre accurati controlli su tutti gli impianti della SNIA VISCOSA ovunque siti;

quale sia l'esatta dimensione dei danni e chi e quando si provvederà al risarcimento degli stessi ed alla necessaria bonifica territoriale. (4-03424)

PARLATO. — *Ai Ministri dei beni culturali e ambientali e dei lavori pubblici.*

— Per conoscere se siano previsti interventi volti a salvaguardare e valorizzare l'impianto del borgo medioevale di Rocca d'Evandro — antico feudo di Ettore Fieramosca — ed a restaurare il suo castello quattrocentesco, così come appare opportuno per contribuire al rilancio culturale del patrimonio architettonico ed ambientale del casertano. (4-03425)

PARLATO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dei beni culturali e ambientali, al Ministro per il coordinamento interno delle politiche comunitarie, e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per conoscere:

se abbiano avuto notizia del progetto finalmente redatto, peraltro non senza ambiguità e contraddizioni, dal comune di Napoli in ordine alla costituzione del « Parco dei Camaldoli »;

se siano informati che il Movimento sociale italiano ha ritenuto di dover esprimere l'astensione in sede di voto da parte del consiglio comunale, stanti appunto i lati « oscuri » del piano in quanto — e se ne chiede conferma — sembra che:

1) nessuna iniziativa verrà presa onde stroncare l'abusivismo realizzato con la costruzione dei più diversi impianti ed edifici nell'area interessata dal progetto;

2) è prevista la costruzione di una strada che attraverserà l'area in parola, percorribile da veicoli a motore, e che quindi urbanizzerà ulteriormente l'area stessa;

3) è prevista inoltre la conservazione, anzi, di strutture ed edifici già esistenti (senza indicarli anche con la destinazione d'uso), così cristallizzando l'attuale grado di contaminazione ambientale;

4) si vogliono costruire impianti, strade ciclabili, vari campi di gioco, luoghi di ristoro e persino un teatro ed un ostello, con l'evidente risultato di urbanizzare e cementificare ulteriormente il territorio;

5) si intende far perdere la attuale destinazione alle zone coltivate « scarsamente produttive » introducendo giudizi di valore sul verde che preparano diversi e pericolosi « sfruttamenti » del territorio;

se risulti vero che il « megaprogetto » diretto a stravolgere il territorio anziché conservarlo da ulteriori inquinamenti, costerà non meno di venti miliardi allorché verrà realizzato e che tali fondi verranno versati dalla CEE e dalla Cassa per il Mezzogiorno;

se non ritengano necessario invece che, ferma restando l'opportunità che i Camaldoli assolvano la funzione di riequilibrio delle zone urbanizzate della città (delle quali peraltro non devono costituire l'alibi), sia doveroso limitare gli interventi a:

1) il totale esproprio dell'area interessata con l'acquisizione al patrimonio indisponibile del comune di Napoli;

2) l'abbattimento di ogni opera, struttura e complesso che turbi l'equilibrio naturale e che non va contaminato

in alcun modo o misura, perdendo altrimenti ogni sua funzione ecologica;

3) la pulizia, la manutenzione e la sorveglianza costante del parco;

4) la scelta della conservazione e della valorizzazione solo di pochissimi edifici e strutture già esistenti, sempre se non costruiti abusivamente, senza alcuna ulteriore cementificazione o « sistemazione » comunque giustificata, impedendo la realizzazione di « servizi » che comportino un ulteriore degrado della area anche a seguito dell'afflusso indiscriminato e di massa di un turismo urbano « inconsapevole », attirato non dal verde in quanto tale ma dalle strutture e dalle iniziative ivi realizzate, e spinto anche dal collegamento dell'area con la « tangenziale » che sembra costituire proprio il mezzo necessario, a chi ne osservi attentamente la funzione, per distruggere definitivamente, con l'immenso apporto di traffico di veicoli a motore, l'area dei Camaldoli in parte tuttora salva proprio per le limitate possibilità di accesso e per la mancanza di urbanizzazione primaria;

se, stante quanto sopra, ritengano di intervenire onde siano negati i finanziamenti necessari al progetto del Parco dei Camaldoli se non venga mutata la tipologia dell'intervento, stroncandone la volontà di « attrezzare » l'area e recuperando quella di reale salvaguardia dell'ambiente naturale, senza ricercare una impossibile sintesi che apra la via solo ad ulteriori speculazioni e comunque turbi l'attuale e già precario equilibrio, con la cosiddetta « umanizzazione » dell'ambiente naturale. (4-03426)

PARLATO. — *Ai Ministri della sanità e di grazia e giustizia.* — Per conoscere:

se risponda al vero che in nessuno dei numerosi macelli esistenti sia in provincia di Napoli sia in quella di Caserta, siano ancora attuate le norme dettate in materia dal Ministero della sanità in forza della specifica direttiva CEE recepita dalla legge 2 agosto 1978, n. 439, relativa allo stordimento degli animali prima della macellazione;

se in particolare risponda al vero che nei comuni di dette due province campane, e soprattutto nel comune di Napoli, manchi personale specificamente qualificato per tale incombenza e non siano state nemmeno ancora sottoposte ad approvazione regionale, come prescritto, le apparecchiature necessarie;

quale sia comunque, macello per macello, in provincia di Napoli e di Caserta, la attuale situazione ai fini della applicazione della normativa e per quali di essi, avendo luogo un barbaro massacro di animali vivi e coscienti, uccisi tra indicibili sofferenze, si sia fatto luogo alla applicazione nei confronti dei responsabili delle norme previste dagli articoli 727 del codice penale e 358 del Testo unico delle leggi sanitarie. (4-03427)

PARLATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere:

se risponda a verità la notizia secondo la quale il CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) avrebbe approvato il piano quinquennale del CNEN (Comitato nazionale per l'energia nucleare) per gli anni 1980-1984 che prevede uno stanziamento complessivo di 2.890 miliardi, così distribuiti: per la ricerca nucleare 2.500 miliardi; per la ricerca di fonti alternative e per il risparmio energetico 390 miliardi;

se ritenga di dover illustrare i criteri seguiti per tale assurda ripartizione che ignora, o mostra di ignorare, la potenzialità e l'opportunità di incentivare soprattutto ed innanzitutto la ricerca di fonti alternative non inquinanti, rinnovabili ed autarchiche e le misure che consentano l'effettivo risparmio energetico, dinanzi allo « spreco » endemico nell'attuale modello di sviluppo ed esistenziale;

se, atteso quanto sopra, ritenga necessario un riesame del piano CNEN da parte del CIPE, alla luce dei dibattiti in corso e delle stesse precedenti risoluzioni del Parlamento in direzione diversa ed anzi opposta rispetto a quella proposta del CNEN. (4-03428)

PARLATO. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per conoscere:

se sia informato della esistenza a Napoli, nel quartiere di Fuorigrotta, e precisamente in piazza Gabriele D'Annunzio, di un suggestivo complesso rurale del 1700, con tracce di preesistenze rinascimentali, denominato « Masseria San Giuseppe »;

se sia informato che il complesso, testimonianza rarissima se non unica nel quartiere della preesistente destinazione agricola della zona, è oggetto di un saccheggio ambientale disposto dall'amministrazione comunale per pretesi urgenti lavori che hanno fatto e stanno facendo scempio delle caratteristiche e delle peculiarità architettoniche del manufatto;

se intenda intervenire con assoluta urgenza onde venga sospeso il barbaro intervento disposto dall'amministrazione comunale socialcomunista ed effettuato il pieno recupero sociale ed architettonico dell'antico complesso rurale, evitando sia effetti speculativi che la totale distruzione della preesistenza che i miopi interventi comunali stanno preparando. (4-03429)

PARLATO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere:

se sia stato informato — anche a seguito di denunce e proteste dei WWF e dei GRE — del saccheggio forestale che è avvenuto nei giorni scorsi e tuttora si va effettuando sul monte Faito (Napoli);

quale sia l'estensione di tale saccheggio, se sia stato o meno autorizzato, da chi e per quale ragione;

quale sia il valore del patrimonio boschivo distrutto e come si intenda perseguire i responsabili onde risarciscano il danno arrecato all'ambiente ed all'assetto idrogeologico della montagna;

se risponda al vero che lo scempio sia stato compiuto dalla società Italstrade del gruppo IRI e se la zona fosse stata vincolata a verde con il divieto di tagli boschivi o meno e, in caso negativo, perché tale rigoroso vincolo non sia stato apposto. (4-03430)

PARLATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere:

quali iniziative intenda assumere in ordine alla paralisi della giustizia amministrativa in Italia, documentata dalle sconcertanti cifre fornite dal Presidente del Consiglio di Stato, Levi Sandri, e secondo le quali al 31 dicembre 1979 le sentenze rese nell'anno dai TAR erano solo 15.176 contro 122.641 ricorsi pendenti, con punte paurose in talune regioni come la Campania dove, a fronte di 14.112 ricorsi pendenti erano state emesse nel 1979 solo 693 sentenze, mentre poi al Consiglio di Stato giacevano — sempre al 31 dicembre 1979 — oltre 16.000 ricorsi a fronte di 3.120 sentenze emesse;

come in particolare si intenda rispondere alla progressivamente crescente domanda di giustizia amministrativa che — stante il fatto che il numero dei ricorsi annualmente prodotti è sempre maggiore di quelli che vengono definiti, che esistono paurose carenze di personale sia nella magistratura amministrativa, sia negli uffici di segreteria, che le norme procedurali sono del tutto inadeguate — è prevedibile comporterà la conseguenza, inversamente proporzionale alla sua motivazione, dell'allungamento, via via sempre più ampio, dei tempi dei giudicati, perpetrando quindi la cristallizzazione di ingiustizie, proprio contro le quali invece erano stati prodotti i ricorsi. (4-03431)

BOCCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se e quando sarà definita la pratica di reversibilità della pensione di guerra della signora Soldati Nelinda, nata a Monchio delle Corti il 19 agosto 1911, quale orfana inabile di Grassi Maria, vedova Soldati, già titolare della pensione n. 679645 e deceduta il 28 giugno 1972.

L'interessata è stata sottoposta a visita medica dalla commissione medica per le pensioni di guerra di Bologna in data 30 aprile 1978.

Le particolari gravi condizioni dell'interessata sollecitano la definizione della pratica stessa. (4-03432)

BOCCHI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quali siano i motivi che ritardano l'iter e quali iniziative intende prendere perché venga definita la pratica relativa alla signora Colla Lina, nata a San Secondo Parmense il 29 luglio 1905, vedova del perseguitato politico Faraguti Arturo, nato a San Pancrazio il 26 agosto 1904 e deceduto il 10 marzo 1957, relativa alla richiesta dei benefici previsti dalla legge 10 marzo 1955, n. 96, e successive modificazioni.

Si fa presente che l'interessata ha inoltrato documentata domanda alla « Commissione per le provvidenze ai perseguitati politici italiani antifascisti o razziali e loro familiari superstiti » il 19 ottobre 1971 senza aver avuto più nessuna notizia.

Il tempo trascorso e le particolari gravi condizioni dell'interessata sollecitano la definizione della pratica. (4-03433)

BOCCHI. — *Ai Ministri della difesa, del tesoro e di grazia e giustizia.* — Per sapere quali siano i motivi che ritardano l'iter della pratica di pensione con posizione n. 147449 — Ministero difesa esercito — riguardante il signor Zucchi Gildo, padre di Zucchi Maurizio, deceduto il 20 febbraio 1956 per cause che si ritengono dipendenti dal servizio militare di leva.

L'interrogante fa presente che la domanda è stata inoltrata da oltre quindici anni e che in data 8 novembre 1965 la direzione generale delle pensioni del Ministero della difesa-esercito comunicava all'interessato che la pratica era stata inviata « in data odierna al Comitato pensioni privilegiate ordinarie »; con nota del 5 giugno 1978 la Segreteria del Segretario generale della Corte dei conti comunicava che il ricorso n. 066.833 trovavasi presso la Procura generale.

Il lungo tempo trascorso, oltre 15 anni, e le particolari condizioni dell'interessato sollecitano la definizione della pratica. (4-03434)

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

ROMUALDI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere chi siano in realtà i cosiddetti ambienti della Farnesina, ai quali dobbiamo il noto comunicato di severo commento al fallito *blitz* di Tabas, condotto dalle forze armate degli Stati Uniti d'America, nel tentativo di liberare gli ostaggi, tuttora in mano degli studenti islamici o presunti tali, dai quali furono presi sei mesi fa nel corso dell'occupazione dei locali dell'ambasciata americana di Teheran;

per sapere di conseguenza se il comunicato deve o meno ritenersi come il responsabile giudizio del Ministro degli affari esteri, o dell'intero Governo, o soltanto di una parte dello stesso, oppure come il parere degli alti gradi della burocrazia del nostro Ministero degli esteri;

per sapere inoltre se il Ministro degli affari esteri non convenga con l'interrogante nel ritenere che in una materia così delicata ed importante ogni commento della Farnesina non possa essere una generica nota, bensì un ufficiale comunicato del Ministro degli esteri o dei suoi collaboratori politici, cioè dei soli personaggi cui compete esprimere giudizi e commenti potendosene assumere la diretta responsabilità politica. (3-01785)

ACCAME. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere, in relazione all'arresto presso la caserma « Pisacane » di Livorno del tenente di complemento dei paracadutisti della « Folgore », Aldo Pacifici, arrestato eseguito da parte della DIGOS romana sulla base del sospetto di appartenenza all'organizzazione terroristica « Nuclei armati rivoluzionari », quali compiti svolgeva in servizio il Pacifici e quali sono state le specifiche imputazioni che hanno determinato l'arresto;

per conoscere in particolare se durante il periodo di servizio prestato erano emersi elementi a suffragio dell'imputazione;

per conoscere infine, anche in relazione ad una recente lettera scritta da alcuni ufficiali all'*Osservatore militare*, se sono state fatte indagini circa le cause che possono aver determinato l'orientamento eversivo e quali provvedimenti sono in corso da parte del SISDE. (3-01786)

PRETI, REGGIANI, CIAMPAGLIA E CUOJATI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se non ritenga doveroso, necessario e urgente dare disposizioni affinché i poliziotti simpatizzanti della « Triplice », che sono tuttora militari, non partecipino ai comizi del 1° maggio con gli oratori della CGIL, CISL e UIL; per sapere altresì se non ritenga doveroso ed opportuno dare disposizioni affinché domenica 4 maggio non sia costituito, in contrasto con la vigente legislazione, il sindacato dei poliziotti aderente alla « Triplice »; e per sapere infine se non ritenga doveroso porre fine alla attività illegale del generale della polizia Felzani, il quale, a giudizio degli interroganti, nel settore sindacale promuove iniziative in palese contrasto con la legge e altresì in contrasto con gli articoli sinora approvati del disegno di legge per la riforma della polizia. (3-01787)

MILANI, CRUCIANELLI E CAFIERO. — *Ai Ministri dell'interno e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

a) il giorno 15 aprile 1980 la DIGOS di Roma, su autorizzazione della procura di Roma (sostituto procuratore dottor Luciano Infelisi), effettuava 13 perquisizioni nelle abitazioni e successivamente nei luoghi di lavoro dei seguenti dipendenti Alitalia: Borgia Claudia, Tugaro Angelo, Cardinaletti Gigliola, Celio Roberto, Colamatteo Laura, Consolino Valerio, De Martiis Monica, De Martino Giacomo, Frati Fabio, Giordano Mario, Parisi Giuseppe, Santarelli Giuseppina, Rufariello Roberto;

b) l'autorizzazione della procura su ipotesi di « furto aggravato e violenza privata » si fondava sul sospetto che nelle abitazioni e nei posti di lavoro si trovas-

sero macchine da scrivere, documentazioni, lettere e buste intestate « Corte di Cassazione »;

c) tutte le perquisizioni effettuate hanno avuto esito negativo -

1) se risponde a verità la notizia, di fonte giornalistica, secondo cui tale operazione sarebbe stata effettuata su specifica richiesta dell'Alitalia e in particolare del suo servizio di sicurezza;

2) se i Ministri interrogati non ritengono che tale operazione, diretta contro lavoratori impegnati quasi tutti nel sindacato, e condotta dalla DIGOS con comportamenti discutibili, quali la perquisizione di uffici senza la presenza del diretto interessato o di persone di sua fiducia, costituisca in realtà principalmente un pesante tentativo intimidatorio.

(3-01788)

LIGATO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se intende chiarire con l'urgenza che la situazione richiede, termini e contenuti dell'accordo in via di definizione tra il Monte dei Paschi di Siena e il Credito cooperativo calabrese di Reggio Calabria;

per conoscere il giudizio del Governo sulle valutazioni che gli organi di stampa hanno diffuso in questi giorni;

per sapere quali sono i motivi reali che hanno indotto o costretto la Banca d'Italia a proporre al Monte dei Paschi l'acquisto del Credito cooperativo calabrese e, quindi, quali sono le risultanze della ispezione condotta dalla Banca d'Italia presso il Credito cooperativo calabrese.

L'interrogante, mentre richiama le notizie di stampa secondo le quali la vicenda avrebbe messo in crisi l'equilibrio interno del Monte dei Paschi di Siena (*La Repubblica*, 30 aprile 1980), fa presente che una puntualizzazione del Governo non può che precedere ogni autorizzazione alla definizione del rapporto, appunto, tra Monte dei Paschi di Siena e Credito cooperativo calabrese, anche perché rimane nel buio la motivazione che ha indotto ad escludere ogni possibilità di intervento di banche ed istituti di credito calabresi. (3-01789)

CRIVELLINI, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BOATO, BONINO EMMA, BALDELLI, CICCIOMESSERE, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere - premesso che:

la società « IMEX-Compagnia per il commercio con l'estero SpA » è una società del gruppo ENI, che si occupa di *import-export* con particolare riferimento a materiali e prodotti collaterali a contratti e forniture petrolifere;

alla presidenza di tale società è il dottor Carlo Sarchi, il cui ruolo è stato tanto determinante quanto segreto nella vicenda delle tangenti ENI-PETROMIN;

presso tale società risulta essersi verificata recentemente l'effrazione dei sigilli apposti dalla Guardia di finanza a seguito di ispezione da parte della stessa -

1) quale è il reale ruolo della società IMEX in ordine a « intermediazioni » vere o presunte con paesi esteri;

2) se corrisponde a verità che l'ingegner Egidi abbia messo sotto inchiesta (prima di dimettersi) la IMEX-SpA;

3) quali sono i fatti e le motivazioni che hanno spinto l'ingegner Egidi ad aprire l'inchiesta, e a cosa è finalizzata tale inchiesta;

4) se sono stati sottratti documenti riservati e/o relativi ad « intermediazioni » durante l'effrazione sopra citata;

5) se le dimissioni dell'ingegner Egidi siano correlate anche con questo ulteriore « misterioso e strano » episodio all'interno dell'ENI;

6) se corrisponde a verità:

che in effetti esistono 3 società IMEX ed in particolare: IMEX con sede a Milano; IMEX con sede nell'isola di Jersey (noto paradiso fiscale); IMEX con sede a Panama;

che tali società sono formalmente distinte ma che la composizione azionaria è per ciascuna la seguente: 95 per cento

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

TRADINVEST; 5 per cento HYDROCARBONS; e che tutto, dalla entità del capitale sociale, dalla sede, dal « fine sociale » e soprattutto dalla composizione azionaria, richiama i soggetti della nota vicenda di corruzione delle tangenti ENI;

7) quali interventi il Governo ha già intrapreso o intende intraprendere per far chiarezza in un settore in cui gli interessi dell'Italia sembrano essere stati in passato spesso posposti a quelli di corrotti e corrottori. (3-01790)

CICCIOMESSERE, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BALDELLI, BOATO, BONINO EMMA, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere, anche in relazione all'interrogazione n. 3-01545 presentata dagli interroganti sullo stesso argomento, quali determinazioni intenda adottare per la salvaguardia della salute dei consumatori di prodotti surgelati alla luce della perizia del professor Massimo Del Piano che ha dimostrato la tossicità, addirittura mortale, degli spinaci surgelati dopo una lunga conservazione o comunque in conseguenza di una imperfetta surgelazione e conservazione, delineando così la possibilità che la morte di Elisabetta Ramunno sia da mettere in rapporto con la ingestione di questo alimento surgelato.

Gli interroganti chiedono in particolare di conoscere quali disposizioni urgenti s'intendono emanare in relazione alla produzione e commercializzazione dei prodotti surgelati e in particolare degli spinaci, e se la scoperta da parte dell'ingegner Franco Sala dello « Spy spot », cioè di una capsula capace di rivelare e garantire la perfetta conservazione di questi alimenti, scoperta che ha ottenuto premi internazionali, non debba interessare il Ministero della sanità per la eventuale adozione obbligatoria di questi rilevatori da parte dei produttori. (3-01791)

CICCIOMESSERE, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BALDELLI, BOATO, BONINO EMMA, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA E TEODORI. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e della sanità.* — Per conoscere esattamente le cause dell'incidente avvenuto presso lo stabilimento SNIA Torviscosa nella notte del 29 aprile 1980 che ha provocato la fuoruscita di una ingente quantità di anidride solforosa.

Gli interroganti chiedono in particolare di conoscere quali danni siano stati provocati dalla nube tossica e quali iniziative siano state prese dalle autorità competenti per garantire la salute dei cittadini e per verificare la affidabilità dei sistemi di sicurezza della SNIA. (3-01792)

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE E ROMUALDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — Per conoscere - premesso:

che i giornali hanno pubblicato con grande evidenza le dichiarazioni dell'onorevole Craxi, segretario del PSI, (partito che fa parte integrante della maggioranza con responsabilità di Governo), con particolari sconcertanti quali quello secondo il quale, colui che in gergo viene definito il « grande vecchio », costituirebbe la sigla dietro la quale si nascondono « personaggi che avevano cominciato a fare politica con la sinistra, che avevano dimostrato di avere qualità, doti politiche, e che poi, improvvisamente, sono scomparsi: gente di cui, una decina di anni fa, si parlava e che facevano parlare di loro »;

che nelle dichiarazioni è contenuta una precisa allusione a Parigi;

che nella sua responsabilità di leader di un partito di Governo, l'onorevole Craxi non ha certamente parlato a caso, confermando così quello che fin dal sequestro Moro si sussurrava e cioè che sul « fenomeno terrorismo » in Italia si sapeva molto di più di quello che si voleva far credere -

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

quali valutazioni esprimano in merito alle suddette dichiarazioni e quali spiegazioni intendano fornire al Parlamento. (3-01793)

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che: nel corso del TG2 delle ore 20,00 del 24 aprile 1980 veniva trasmessa una intervista con il magistrato dottor Luciano Infelisi sulla strage di via Fani e sul rapimento Moro durante la quale questi testualmente affermava che nella prima fase delle indagini si verificarono ostacoli processuali ed extra-processuali;

tra i primi, il dottor Infelisi citava l'avocazione dell'inchiesta da parte della procura generale di Roma che provocava un periodo di stasi e di rallentamento proprio dopo l'arresto avvenuto il 2 maggio (7 giorni prima dell'uccisione di Moro) di un elemento sospettato di appartenere all'«intelligentia» del terrorismo che avrebbe potuto portare ad interessanti risultati;

tra gli ostacoli extra-processuali, il dottor Infelisi citava la condotta non limpida del mondo politico che aveva avviato una serie di contatti con persone direttamente e indirettamente collegate alle aree dell'eversione e del terrorismo, senza informarne la magistratura, realizzando così una serie di omissioni indubbiamente dannose per gli sviluppi dell'indagine —

se non ritengano opportuno prendere posizione sulle gravi dichiarazioni del dottor Infelisi, che gettano un'ombra inquietante sulla sanguinosa storia del terrorismo in Italia. (3-01794)

DI GIESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se — al di là delle ragioni ufficialmente adottate dall'ingegnere Egidi nel far nota la sua rinuncia alla presidenza dell'ENI — sussistano altri gravi motivi che abbiano

determinato la decisione dello stesso ingegnere Egidi;

per conoscere inoltre quali urgenti provvedimenti il Governo intenda adottare per porre fine alla grave crisi gestionale dell'ENI, che si è manifestata anche con una clamorosa agitazione del personale;

per conoscere, infine, se risultano confermate le voci secondo cui il Governo riterrebbe l'ingegner Egidi — che ha rinunciato all'incarico prima ancora di prendere possesso della carica — attuale responsabile dell'ENI e se il Governo si rende conto che una tale interpretazione normativa getterebbe l'ente nel caos più completo, considerando che il rifiuto dell'ingegnere Egidi lascerebbe l'ENI completamente acefalo. (3-01795)

CABRAS, SILVESTRI, LUSSIGNOLI E VISCARDI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere le motivazioni addotte dall'ingegner Egidi per rifiutare l'incarico di presidente dell'ENI.

In particolare si desidera conoscere quali fossero gli impegni assunti dal Governo e non mantenuti secondo le indiscrezioni filtrate sulla lettera di rinuncia dell'ingegner Egidi, e più precisamente se il rifiuto di un tecnico di grande prestigio e di sperimentate capacità manageriali sia da collegarsi a censurabili criteri di scelta per le altre cariche dell'ENI secondo una logica di cui la vicenda delle tangenti avrebbe costituito il non edificante preambolo. (3-01796)

LABRIOLA, CICCHITTO E SACCONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere quale procedimento abbia seguito e intenda seguire il Governo in ordine alla nomina dei massimi dirigenti dell'ENI; quali criteri siano stati seguiti e si intendano seguire nella scelta delle personalità indicate, nell'inderogabile obiettivo della professionalità e managerialità richiesta per gli alti incarichi; in quale modo sia stata salvaguardata la responsabilità politica del Governo insie-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

me con l'autonomia del Parlamento nell'ambito del procedimento di nomina e quali interferenze abbia prodotto il confronto in atto tra forze sociali e politiche sul riassetto dell'industria chimica.

(3-01797)

SCOVACRICCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se non ritenga giusto e necessario estendere ai giovani di leva friulani, che, a norma della legge n. 546 del 1977 hanno optato per il servizio nei vigili del fuoco, il provvedimento adottato da Levadife nei confronti degli obiettori di coscienza. Con esso, il ritardo della chiamata, quando, rispetto alla data della domanda, sia pari al periodo che il giovane avrebbe dovuto trascorrere nel servizio sostitutivo civile, provoca la dispensa dalla ferma di leva ai sensi dell'articolo 100, lettera *b*) del decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 1964, n. 237.

Considerato che l'opzione concessa ai giovani friulani era ispirata dalla necessità di utilizzarli nell'opera di ricostruzione delle zone terremotate, mentre invece i notevoli ritardi nell'incorporazione presso i vigili del fuoco (aggirantisi intorno ai 15 mesi) non consentono loro di adoperarsi in tale servizio, né di inserirsi nel ciclo produttivo, dovendo spesso perdere utili occasioni di lavoro nell'attesa di assolvere, senza una precisa scadenza, agli obblighi di leva, l'interrogante chiede se non si ritenga opportuno computare il periodo di ritardo nella chiamata come servizio di leva. (3-01798)

BIANCO GERARDO, MANNINO, AUGELLO, BASSI, GIOIA, LA LOGGIA, MATA, RUBINO, RUFFINI, RUSSO FERDINANDO E SINESIO. — *Al Ministro dello interno.* — Per avere notizie dell'efferato assassinio del capitano dei carabinieri Emanuele Basile, compiuto sabato notte a Monreale.

Nell'esprimere la più ampia solidarietà all'Arma dei carabinieri, colpita negli uomini più esposti nella lotta contro l'ever-

sione, la malavita organizzata e la mafia, e nel condannare fermamente l'episodio che testimonia una preoccupante recrudescenza della criminalità mafiosa, gli interroganti chiedono quali misure e quali iniziative il Governo intenda adottare per combattere efficacemente il fenomeno mafioso. (3-01799)

CICCIOMESSERE, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BOATO, BONINO EMMA, BALDELLI, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali iniziative intende adottare il Governo per contribuire a risolvere la drammatica situazione iraniana che vede una delle superpotenze sottoposta da sei mesi al ricatto conseguente ad un'azione di terrorismo internazionale e praticamente abbandonata dai governi europei alle pericolose spinte e tentazioni di risolvere nel peggiore dei modi, cioè con l'uso della forza militare, la crisi in atto.

In particolare gli interroganti chiedono di conoscere le ragioni per le quali il Presidente di turno del Consiglio dei ministri della CEE non ha inteso, a fronte di una situazione unanimemente definita pericolosamente prossima a sviluppi militari che coinvolgerebbero tutti i paesi del mondo, utilizzare questa sua prestigiosa responsabilità internazionale per attivare, con iniziative non violente capaci di commuovere e stimolare l'attenzione generale, soluzioni rispettose delle norme del diritto internazionale così clamorosamente violate. (3-01803)

CRIVELLINI, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BALDELLI, BOATO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Mi-*

nistro delle partecipazioni statali. — Per sapere come il Governo intende conciliare la sua proclamata volontà moralizzatrice e di sana gestione delle imprese a partecipazione statale con l'indicazione, che sembra emergere in questi giorni, per la presidenza dell'ENI, quale candidato DC, del dott. Lorenzo Roasi, titolare di una comunicazione giudiziaria per l'annoso scandalo dei petroli.

Gli interroganti chiedono infine di sapere se per « continuità di gestione » il Governo intende la continuità dell'uso di tangenti e di corruzione, caratteristiche queste della precedente « gestione Mazzanti » dell'ENI. (3-01806)

CRIVELLINI, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BOATO, BONINO EMMA, BALDELLI, CICCIOMESSERE, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se risponde a verità quanto riportato dal quotidiano *Il Fiorino* dell'11 aprile 1980 circa la produzione del vino Barbera. Secondo tale fonte, infatti, a fronte di una produzione effettiva di 1,5 milioni di ettolitri di Barbera sarebbe in commercio una quantità molto superiore: 10 milioni di ettolitri.

Gli interroganti chiedono infine di sapere quali interventi intende promuovere o ha già promosso il Ministro dell'agricoltura per appurare se si è di fronte ad un fenomeno di speculazione e truffa o ad un miracolo. (3-01807)

CANULLO, CIAI TRIVELLI ANNA MARIA E POCHETTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere —

in relazione ai gravi, ripetuti attentati criminali che gruppi di fascisti hanno commesso nel quartiere romano di Casalpalocco nei confronti del segretario della sezione del PCI e della sede comunista locale;

denunciando la totale mancanza delle forze dell'ordine nella zona di Casalpalocco-Infernetto e zone limitrofe con grave pericolo per i trentamila abitanti ivi residenti (come è noto a Casalpalocco un attentato criminoso rese, mesi fa, completamente inagibili i locali dove risiedono i carabinieri che hanno ritenuto opportuno trasferirsi ad Acilia);

rilevato come, malgrado la richiesta sottoscritta da migliaia di cittadini della zona di avere, *in loco*, un presidio di pubblica sicurezza o una stazione di carabinieri avendo anche indicato sedi idonee che si possono utilizzare a tale scopo, nessuna decisione sia stata ancora presa, e come questa ingiustificata inerzia delle autorità abbia consentito — come era facile prevedere — una recrudescenza di atti di violenza, di squadristico di fascisti noti a tutti e più volte segnalati per le loro imprese criminali al commissariato di pubblica sicurezza di Ostia Lido e alla stazione dei carabinieri di Acilia —

se vi sono e quali siano i motivi che impediscono di accogliere le legittime richieste della popolazione di Casalpalocco e se il Ministro non ritenga, in ogni caso, di garantire con misure straordinarie e di emergenza l'incolumità dei cittadini e il libero esercizio della democrazia minacciato quotidianamente da gruppi fascisti che agiscono, da tempo, completamente indisturbati. (3-01808)

VIRGILI, BRANCIFORTI ROSANNA, BUTTAZZONI TONELLATO PAOLA, CACCIARI, COMINATO LUCIA, PALOPOLI, PELLICANI E ZAVAGNIN. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

da oltre 15 anni — da quando, cioè, il boom degli sports invernali ha fatto intravedere la possibilità di un gigantesco affare — è in atto uno scontro tra forze e gruppi finanziari ed economici trentini e bellunesi, contestualmente a diversi attentati terroristici, per lo sfruttamento del ghiacciaio della Marmolada;

dagli anni '70 i comuni di Canazei (Trento) e di Rocca Pietore (Belluno) so-

no al centro di aspre dispute e scontri campanilistici, con grave esasperazione dei rapporti tra gli stessi, per la revisione dei loro confini territoriali;

nel frattempo la Marmolada ha conosciuto un periodo di forte degrado ambientale e paesaggistico i cui riflessi più evidenti sono testimoniati da un turismo d'élite, un accaparramento privato dei terreni e dei fabbricati con forte lievitazione dei prezzi, una marginalizzazione delle popolazioni, un carico di spese crescente dei comuni per opere infrastrutturali;

recentemente la provincia autonoma di Trento, scavalcando la volontà delle genti e dei comuni interessati e rinunciando a svolgere — assieme alla provincia di Belluno e alla regione Veneto — una funzione di mediazione di interessi diversi per ricomporli in una visione unitaria dello sviluppo economico e sociale del territorio e delle popolazioni complessivamente interessate, ha presentato proprio ricorso al Consiglio di Stato per la revisione dei confini della Marmolada a favore del comune di Canazei e, nel frattempo, ha deliberato l'avvio di uno « studio di fattibilità di un parcheggio al passo Fedaià per 2000 autovetture »: scelta assurda ed opera mastodontica di certo non prioritaria e non compatibile con l'ambiente naturale;

ultimamente una apposita commissione del Ministero dell'interno, presieduta dal prefetto dottor Bruno, ha trasmesso una propria relazione al Consiglio di Stato con la quale vengono accolte le « tesi trentine » della revisione dei confini, scatenando così la giusta protesta delle popolazioni del versante bellunese, la preoccupata denuncia della « Union de Ladins » di Fassa, il ricorso della amministrazione provinciale di Belluno alla magistratura;

non esistono, negli anni '80, ragioni tali da giustificare la modifica degli attuali confini tra le province di Trento e Belluno e i relativi comuni di Canazei e Rocca Pietore, bensì, cento ed una motivazione per andare — nella serena comprensione e piena collaborazione degli en-

ti locali confinanti e nel pieno coinvolgimento delle popolazioni interessate — alla elaborazione e al finanziamento, alla attuazione e alla gestione unitaria di un programma complessivo di sviluppo inter-comprenditoriale della zona nel pieno rispetto del patrimonio naturale, ambientale e paesaggistico del massiccio della Marmolada —:

a) quali siano le valutazioni, gli orientamenti, gli intendimenti del Ministro in ordine alla « questione » del massiccio della Marmolada per quanto attiene: al mantenimento degli attuali confini tra i comuni di Canazei (Trento) e di Rocca Pietore (Belluno), alla salvaguardia e alla difesa delle sue ricchezze naturali e paesaggistiche contro ogni speculazione privata in atto o potenziale, alla programmazione degli usi sociali e degli interventi pubblici da parte delle comunità montane confinanti e alla gestione unitaria degli stessi da parte dei comuni territorialmente interessati;

b) se il Ministro non intenda sospendere il parere espresso e trasmesso dalla apposita commissione ministeriale al Consiglio di Stato per dar luogo, invece, ad un incontro immediato con le rappresentanze della provincia autonoma di Trento e della provincia di Belluno, della regione Veneto, della comunità montana Agordina e del comprensorio-comunità della Val di Fassa, dei comuni di Canazei e di Rocca Pietore: incontro teso a favorire una soluzione negoziale di reciproca soddisfazione per le popolazioni e gli enti locali interessati al problema;

c) se il Ministro non reputa opportuno, comunque, orientarsi ed agire in modo da sdrammatizzare il problema, da favorire il confronto tra le comunità locali, da impedire qualsiasi sfruttamento in senso speculativo della Marmolada, da consentire mezzi e strumenti — di concerto con la regione Veneto e la provincia autonoma di Trento — agli enti locali direttamente interessati a garantire lo sviluppo programmato ed equilibrato del territorio in questione. (3-01809)

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

MACIS, MACCIOTTA, BERLINGUER GIOVANNI, COCCO MARIA E PANI. — *Ai Ministri della difesa e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso:

che domenica 4 maggio 1980 si è svolta a Guspini una manifestazione promossa dal PCI e dal PSI, con la partecipazione del deputato Giancarlo Pajetta, nella ricorrenza del 30° anniversario dell'occupazione delle terre;

che, al sopraggiungere degli automezzi dei partecipanti alla manifestazione, per lo svolgimento concomitante di una gara ciclistica, vi erano difficoltà nel traffico che veniva regolato dai vigili urbani e da alcuni carabinieri secondo disposizioni impartite dal sindaco;

che il vicesindaco Velio Ortu, notando che tali disposizioni non venivano osservate da un carabiniere scelto di servizio, tentava di avviare con lo stesso carabiniere una discussione seria e pacata;

che all'intervento dell'Ortu il carabiniere reagiva con frasi triviali e minacciose e con comportamenti che avrebbero potuto far degenerare la situazione se non vi fosse stato un atteggiamento responsabile delle altre persone presenti;

che l'Ortu ha, immediatamente dopo, partecipato alla manifestazione prendendo la parola e l'indomani lunedì 5 maggio ha svolto la sua normale attività, prendendo parte, tra l'altro, a una riunione a Cagliari, conclusasi nel tardo pomeriggio;

che al rientro da Cagliari veniva invitato alla tenenza dei carabinieri di Villacidro dove veniva tratto in arresto alle ore 23 circa;

che nonostante l'ora tarda veniva fornita alla stampa, in tempo utile per la pubblicazione sui quotidiani del 6 maggio, una versione dei fatti nella quale si afferma, falsamente, che « Velio Ortu spalleggiato e protetto dai suoi accompagnatori » si sarebbe « dileguato facendo perdere ogni traccia » —

quali provvedimenti intenda assumere per accertare e valutare il comportamento dei carabinieri e della tenenza di Villacidro;

quale valutazione diano dell'iniziativa assunta dal sostituto procuratore della Re-

pubblica di Cagliari dottor Walter Basilone, che ha emesso ordine di cattura per i delitti di vilipendio alle forze armate, oltraggio e resistenza a pubblico ufficiale, senza avvertire l'elementare dovere di sentire i vari e qualificati testimoni presenti ai fatti. (3-01810)

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

se risponde a verità che i pochi detenuti tuttora ristretti nel carcere dell'Asinara vengono rinchiusi in celle a quattro posti prive di tavoli, sedie e armadi, così da costringere i detenuti stessi a restare l'intera giornata sui letti (soli mobili delle celle), con pochissimo spazio in cui muoversi e con la biancheria e i pochi effetti personali disposti sul pavimento;

se risponde a verità che i colloqui con i familiari, già rarefatti dalle difficoltà con cui si compie il viaggio all'Asinara, sono ulteriormente ostacolati con impedimenti burocratici e che la corrispondenza dei detenuti procede con tempi lunghissimi, secondo quanto denunciato con lettera al Ministero (e per conoscenza al Presidente della Repubblica, Sandro Pertini) dai familiari dei detenuti che si firmano Loris Fantazzini, Maria Nella Montanini, Valeria Vecchi, Ivan Zerlotti. (3-01811)

MELLINI, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BALDELLI, BOATO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, CRIVELINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MELEGA, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare nei confronti del cancelliere capo della pretura di Sassari dottor Sardara, il quale ha posto in atto una ben organizzata opera di dissuasione nei confronti dei cittadini che si recano nella cancelleria per far autenticare le proprie firme sulle richieste di referendum promosse dal partito radicale,

ritardando intenzionalmente e ostentatamente la propria opera, al fine di imporre intollerabili attese, motteggiando e schernendo i cittadini simulando la « ricerca » di un ipotetico undicesimo *referendum* allo scopo di perdere tempo e rendendo così praticamente impossibile l'autenticazione delle firme nel suo ufficio e provocando proteste e denunce da parte di diversi cittadini indignati per tale provocatorio comportamento. (3-01812)

GALLI MARIA LUISA, AJELLO, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BALDELLI, BOATO, BONINO EMMA, CICCIONESERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e degli affari esteri.* — Per sapere se risponde a verità la notizia riportata sulla stampa — in particolare sul settimanale *Panorama* n. 64 — secondo cui il Governo libico si appresterebbe ad istituire una specie di caccia all'uomo rivolta a catturare o addirittura sopprimere cittadini libici dimostranti nel nostro paese.

Gli interroganti intendono conoscere — ove la notizia sia vera — quali provvedimenti abbia adottato il nostro Governo e quali disposizioni siano state impartite ai nostri servizi segreti e alle nostre forze di polizia sia per tutelare l'incolumità delle suddette persone, sia per impedire che il nostro paese venga ulteriormente utilizzato dai servizi segreti stranieri quale territorio per compiere spericolate e criminose operazioni cui consegue una intollerabile violazione dei diritti umani.

(3-01813)

MELEGA. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e delle finanze.* — Per conoscere quali passi intenda compiere il ministro di grazia e giustizia presso il tribunale di Bergamo, allo scopo di accertare quali siano le ragioni che impediscono di raggiungere una sollecita definizione giudiziar-

ria delle cause da tempo in corso, concernenti numerosi e documentati abusi edilizi commessi nel comune di Sorisole.

Si tratta di processi-simbolo, la cui definizione potrà servire da precedente per intervenire contro l'abusivismo edilizio in decine di altri comuni; e servirà da esempio da seguire anche per quei cittadini che credono che i torti si raddrizzino, in un paese civile e democratico, con il ricorso alla giustizia e non con altri metodi.

L'interrogante chiede inoltre di conoscere quale sia stato l'esito dell'accertamento fiscale disposto sui redditi di Vittorio Agazzi, sindaco di Sorisole, geometra e progettista di opere edilizie nel comune stesso, nonché principale presunto beneficiario degli abusi in questione. (3-01814)

COSTAMAGNA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere —

avendo letto su giornali che ad un convegno svoltosi a Firenze sia il ministro Colombo, sia i capi della DC hanno dichiarato che nell'attuale momento si deve parlare di difesa globale e di distensione globale —

se ritengono che sia giunto il momento di trasformare il Patto Atlantico da patto regionale in patto mondiale, senza più limitazioni geografiche, proprio nell'ambito di una concezione globale sia della difesa, sia della distensione;

per sapere, altresì, se l'Italia e gli altri paesi del Patto Atlantico si sentono impegnati nella vicenda persiana degli ostaggi, considerando che, se pure la Persia è fuori dell'area geografica del Patto Atlantico, il rifornimento di petrolio proveniente anche dalla Persia riguarda in modo diretto tutti i paesi associati nella Alleanza Atlantica. (3-01815)

COSTAMAGNA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere i motivi reali delle dimissioni del dottor Egidi da presidente dell'ENI e per sapere, altresì, quali personaggi il Governo vuol

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

mettere alla testa dell'ENI, considerando che i giornali parlano di una candidatura del dottor Grandi alla presidenza e di una candidatura del dottor Di Donna alla vicepresidenza. (3-01816)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se hanno consistenza le voci circolate secondo le quali il dottor Grandi, attualmente indicato come candidato alla presidenza dell'ENI, sarebbe stato il mediatore tra aziende a partecipazione statale e l'industriale Monti per il passaggio o vendita delle raffinerie di proprietà di società dello stesso Monti ad aziende di Stato.

(3-01817)

SCALIA E SEGNI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se, in riferimento al problema dell'ENI, ritenga preliminarmente di enunciare al Parlamento:

a) la strategia del Governo in materia di sistemazione futura e definitiva del settore chimico;

b) le misure e il piano attraverso i quali il Governo intende fronteggiare, in avvenire, il fabbisogno petrolifero necessario al paese senza incorrere in rischi e sospetti nei confronti dei dirigenti dell'ente destinato a porre in essere gli specifici accordi di approvvigionamento;

c) il ruolo, le funzioni, le finalità, gli specifici settori di intervento, l'ampiezza di azione che riguarderanno l'ENI nel futuro.

Ciò premesso, gli interroganti chiedono in particolare di sapere se il Ministro delle partecipazioni statali ritenga necessario procedere alla ricomposizione del vertice ENI, attraverso la più rigorosa esclusione di quanti siano stati nel passato coinvolti o interessati nello stesso vertice dell'ENI e sulla base dei più severi criteri di competenza e professionalità al di fuori di qualsiasi criterio di lottizzazione politica e correntizia. (3-01818)

DE CATALDO, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BALDELLI, BOATO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, CRIVELLINI, GALLI MARIA LUISA, FACCIO ADELE, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI E TESSARI ALESSANDRO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle finanze.* — Per sapere se risponde a verità:

che la SIAE liquida i diritti dei suoi iscritti e soci con ritardi che superano anche i due anni;

che la società, per una rilevante quantità di diritti riscossi, non riesce a stabilire a chi deve liquidarli;

che la massima parte di coloro che dovrebbero essere tutelati dalla SIAE (gli iscritti) non ha alcuna possibilità di controllo su come tale tutela viene esercitata;

che solo poche centinaia di soggetti (soci) hanno il potere di elettorato attivo e passivo per gli organi sociali e di controllo sulla gestione della società senza che vi sia alcun collegamento con la massa dei soggetti (circa 20 mila) che gravitano nella SIAE;

che il passaggio dalla categoria degli iscritti a quella dei soci avviene secondo norme stabilite da questi ultimi in modo da salvaguardare anzitutto le loro posizioni anche in relazione all'utilizzo del Fondo di solidarietà esistente presso la SIAE, fondo, tra l'altro, alimentato con risorse provenienti anche dai diritti degli iscritti;

che la SIAE ha accumulato notevoli fondi, iscritti e non in bilancio, che non sono in linea con il disposto delle norme che regolano l'attività della società;

che tali accantonamenti non possono non derivare dalla mancata distribuzione agli aventi diritto di quanto sarebbe stato possibile;

che il Servizio enciclopedie gestito dalla SIAE comporta oneri diretti ed indiretti che gravano sugli iscritti della società senza che tale attività apporti loro dei benefici (si pensi che la SIAE ha investito circa 10 miliardi in tale settore);

che per lo stesso Servizio si sono contabilizzati notevolissimi crediti, dei quali una gran parte, dell'ordine di miliardi, non è riscuotibile (dei debitori della SIAE circa il 25 per cento sono deceduti o falliti o non più reperibili);

che la posizione della Società, rispetto al fisco, non è conforme a legge sia per i redditi del patrimonio immobiliare (veggasi per esempio il palazzo sede della SIAE situato in Roma - Via della Letteratura n. 30), sia perché non sono state praticate le ritenute erariali su compensi liquidati per provvigioni e premi al proprio personale;

che l'attuale presidente, ex direttore generale della SIAE e già Consigliere di Stato, ha avuto corrisposto dalla società stessa l'indennità di anzianità per un periodo di tempo comprendente anni per i quali aveva già riscosso la buonuscita dallo Stato.

Tenuto conto di quanto sopra ed in considerazione del malcontento evidentemente esistente tra gli iscritti alla SIAE, cosa che emerge anche dal fatto che si è costituito in questi giorni un sindacato tra autori e compositori di musica che intendono tutelare le proprie posizioni rispetto alla società in questione (notizia pubblicata dal *Corriere della Sera* del 14 aprile 1980, pag. 15), gli interroganti chiedono se il Governo ritenga opportuno adottare i necessari provvedimenti, compresi lo scioglimento degli organi sociali e la nomina di un commissario, per accertare se la realtà della SIAE risponda alle esigenze per cui è stata istituita e per verificare se la gestione della società stessa si è svolta secondo criteri di sana e legittima amministrazione nel rispetto dei diritti di tutti gli iscritti.

Se quanto sopra esposto risponde a verità, si evince con una certa perspicuità che trattasi di un continuato falso in bilancio con l'aggravante dell'occultamento di una parte del reddito, oltre all'evasione permanente di imposte.

Non è giuridicamente e politicamente pensabile che un ente pubblico di natura economica, quale è la SIAE, ove sia gli organi sociali sia la sua stessa configu-

razione strutturale provengono da norme giuridiche e regolamenti, possa compiere tali azioni illegittime o che si possa tollerare la mancata, piena e tempestiva tutela dei soci, il deterioramento consapevole delle poste attive e passive e la sottrazione di reddito patrimoniale residuale all'imposizione fiscale, prescindendo dal fatto che sia sui premi che sulle provvigioni concessi al personale dipendente non sono state effettuate ritenute fiscali (da non trascurare che il collegio dei revisori è presieduto da un presidente di sezione della Corte dei conti ed ha fra i suoi membri il ragioniere generale dello Stato).

Si attende, pertanto, di conoscere le determinazioni del Governo al riguardo.

(3-01819)

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

se abbiano avuto notizia delle sconcertanti risultanze della Commissione d'inchiesta istituita dal consiglio regionale della Campania per accertare le cause dei ritardi nella utilizzazione dei fondi per la ricostruzione delle zone terremotate dell'Irpinia, del Sannio e del Casertano il 21 agosto 1962;

se sia stata disposta apertura di una istruttoria giudiziaria volta a colpire tutte le responsabilità emerse dalla indagine regionale secondo la quale, a pagina 21, è affermato: « la scarsa attenzione verso i problemi urbanistici dei comuni terremotati ha consentito il verificarsi di gravissimi fatti speculativi in alcuni comuni; a tale proposito appare urgente l'intervento repressivo dei fatti speculativi già a conoscenza della regione »;

quale sia, comune per comune, la situazione abitativa e socio-economica dei terremotati, i finanziamenti erogati, le opere di ricostruzione svolte, i fatti speculativi denunciati, in particolare, per tale ultimo aspetto, quelli connessi sia all'abusivismo edilizio perpetrato, sia al totale abbandono di quartini e porzioni immobiliari terremotate, sia infine alle « tangen-

ti» che sarebbero state richieste per agevolare l'iter delle pratiche, specificando quali esponenti e di quali partiti politici, dipendenti statali, regionali o comunali le hanno imposte agli sventurati terremotati.
(3-01820)

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE E SERVELLO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali disposizioni siano state date ai responsabili dell'ordine pubblico di Voghera in occasione di una manifestazione del « Fronte della gioventù » svoltasi sabato 3 maggio 1980 nella sala comunale Gallini contro l'intervento russo in Afghanistan. Al termine di tale manifestazione infatti, mentre una quarantina di giovani si allontanavano dalla sala lanciando *slogans*, si determinava ad opera di alcuni agenti della DIGOS di Pavia una situazione di scontro durante la quale venivano esplosi numerosi colpi di pistola anche ad altezza d'uomo. Si determinava così uno stato di panico che coinvolgeva passanti, automobilisti e negozianti con gravi pericoli per l'incolumità degli stessi.

Per sapere quali iniziative intenda prendere per far sì che la condotta irresponsabile di qualche agente non determini ulteriori stati di tensione in una città assolutamente tranquilla all'inizio di una campagna elettorale.
(3-01821)

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, dei beni culturali e ambientali e dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere la loro posizione in ordine al gravissimo episodio di inquinamento del fiume Po in conseguenza della fuoruscita di

centinaia di tonnellate di petrolio greggio per l'oleodotto della raffineria CONOCO in provincia di Pavia;

per conoscere quali provvedimenti sono stati presi dai ministeri competenti per attenuare gli effetti di questa che rischia di diventare una autentica catastrofe ecologica;

per sapere come intendono agire per evitare il ripetersi di simili fatti;

per sapere se sono a conoscenza del fatto che sono trascorse ben sette ore dal momento della rottura dell'oleodotto fino al momento in cui venne dato l'allarme, nonostante si debba ritenere che la raffineria disponga di strumenti tecnici così avanzati da rendere inspiegabile tale fatto.
(3-01822)

BAGHINO. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere quali provvedimenti energici e tempestivi, per un comportamento che poteva anche sfociare in incidenti atti a disturbare una stupenda atmosfera di gioia e di solidarietà collettiva, intendono prendere nei confronti del commissario della DIGOS il quale il 4 maggio 1980, durante la sfilata degli alpini a Genova, si è introdotto senza autorizzazione e motivazione alcuna, nella sede della federazione genovese del MSI-Destra nazionale, con un nugolo di agenti, per sequestrare inopinatamente e con artificiose giustificazioni - veramente assurde - uno striscione tricolore sul quale da una parte era scritto « Viva gli Alpini » e dall'altra « Onore alla Monterosa ». Va notato che la divisione alpina Monterosa era compresa nell'elenco ufficiale dell'ANA indicante le rappresentanze dei reparti che sarebbero sfilate.

(3-01823)

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro degli affari esteri, per conoscere le valutazioni e gli orientamenti del Governo in merito al fallito *blitz* americano in Iran della scorsa settimana.

In particolare si chiede di conoscere:

1) se il Governo intenda esprimere chiaramente il proprio dissenso e la propria condanna nei confronti di questa smaccata violazione dell'indipendenza e della integrità territoriale di un paese sovrano, ferma restando la condanna di un atto prevaricatorio quale l'illegale detenzione degli ostaggi americani in Iran;

2) quali conseguenze il Governo valuta che siano da attendersi rispetto alle prospettive di stabilità della pace mondiale dopo questa iniziativa avventuristica del governo USA, che peraltro, ove fosse stata portata a compimento, avrebbe indubbiamente causato effetti ancora più gravi, determinando una situazione peggiore di quella attuale;

3) se e in quale modo il Governo intenda dissociarsi e contrastare l'attuale ripresa interventistica e aggressiva della politica estera USA, in cui trova una prima applicazione l'avventurosa « dottrina Carter » che proclama « zona di interesse vitale » l'area del golfo Persico, e che si dimostra fallimentare perfino sotto il profilo del ricompattamento interno negli USA, in vista dello scontro elettorale, come dimostrano le clamorose dimissioni da sottosegretario di Stato di Cyrus Vance;

4) se il Governo intenda respingere, anche in sede NATO, una posizione ultra-atlantica del tipo che oggi sollecita, per eccesso di spirito governativo, anche qualche esponente di sinistra, affermando invece la linea della trattativa politica e del rifiuto di ogni soluzione militare, del « no » alla politica di « muro contro muro », politica che oggi non si rivolge più, come nel recente passato, solo contro l'URSS, ma coinvolge in un pericolosissimo scontro anche il terzo mondo e i pae-

si non allineati, rischiando oltretutto di spostare gli equilibri all'interno dello stesso Iran a favore delle correnti più integraliste ed estremiste, e favorendo nei fatti la strategia sovietica di conquista di nuove aree di influenza verso le zone produttrici di petrolio e i mari caldi;

5) se il Governo intenda muoversi in seno alla CEE, valendosi anche del turno di presidenza italiana, per determinare una posizione di apertura e di non isolamento dei « nove », di rifiuto della forsennata politica delle sanzioni, e che miri invece a favorire una uscita della stessa politica estera iraniana dall'*impasse* della questione degli ostaggi, in una più attiva e mutuamente vantaggiosa ricerca di un nuovo ordine internazionale;

6) se, infine, siano state utilizzate basi in territorio italiano per il *blitz* contro l'Iran.

(2-00434) « MILANI, CAFIERO, CATALANO, CRUCIANELLI, GIANNI, MAGRI ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro degli affari esteri, per sapere se non ritengano necessario informare urgentemente il Parlamento circa i recentissimi sviluppi della crisi iraniana e se non ritengano alla luce delle gravissime, anche se frammentarie, notizie circa l'azione militare degli USA in Iran, di riconsiderare la linea decisa e gli impegni assunti dal nostro Governo nella recente riunione dei Ministri degli esteri dei « nove » circa le sanzioni economiche all'Iran e di dichiarare che l'Italia si ritiene svincolata dall'assolvimento di misure che nelle circostanze attuali assumerebbero un diverso significato e pregiudicherebbero ulteriormente le possibilità di una soluzione politica e negoziata, soluzione per la quale il nostro paese deve operare.

Per sapere inoltre se non ritengano urgente, nella preoccupante situazione che si è determinata, una vigorosa iniziativa diplomatica della Comunità, della quale l'Italia detiene attualmente la Presidenza, al fine di scongiurare, per l'immediato, eventuali e deprecabili misure di ritorsio-

ne sugli ostaggi e di contribuire a dissipare i pericoli che l'azione militare americana fa gravare sulla pace mondiale.

(2-00435) « NATTA, DI GIULIO, ALINOVÌ, SPAGNOLI, BOTTARELLI ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro della pubblica istruzione, per sapere — premesso:

che, in base all'articolo 1 della legge 21 febbraio 1980, n. 28, concernente la delega al Governo per il riordinamento della docenza universitaria e relativa fascia di formazione e per la sperimentazione organizzativa e didattica, il Governo della Repubblica è delegato ad emanare entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa (11 marzo 1980) norme aventi valore di legge ordinaria per il riordinamento della docenza universitaria e per la revisione dello stato giuridico del personale docente delle università;

che all'atto in cui il precedente Ministro della pubblica istruzione è stato sostituito dall'attuale Ministro il testo del decreto delegato era stato già predisposto ed inviato al CNU, sebbene a ciò il Ministro non fosse obbligato, per sentirne il parere;

che ormai si approssima il termine previsto dall'articolo 2 della legge delega (11 maggio) entro il quale il predetto testo del decreto delegato deve essere trasmesso alle Camere per l'assegnazione alle Commissioni permanenti competenti in materia per ottenerne il parere —

se e quali misure intendano adottare, nell'ambito delle rispettive competenze, per la piena attuazione della legge delega 21 febbraio 1980, n. 28, che fu predisposta dal primo Governo Cossiga ed in tempi rapidissimi approvata dal Parlamento e che rappresenta la prima legge organica di riforma universitaria varata in questo dopoguerra, la quale, sebbene circoscritta a taluni obiettivi, ha inteso rinvigorire la università sia nelle strutture sia nell'ordinamento del personale docente.

(2-00436)

« STERPA ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro degli affari esteri per conoscere — premesso:

che l'invasione sovietica in Afganistan ha rappresentato una gravissima rottura degli equilibri internazionali ed una provocazione nei confronti dei popoli e dei paesi amanti della pace e che di fronte a tale atto imperialistico è indispensabile una comune azione dei 9 paesi della Comunità;

che la necessità di una sempre maggiore coesione tra loro è utile anche per fronteggiare gli avvenimenti che hanno attualmente il loro epicentro nell'Iran e nei paesi principali fornitori di petrolio;

che tale coesione e unità di intenti sono indispensabili per una efficace collaborazione tra i paesi della CEE e gli USA, anche al fine di far sì che l'Alleanza Atlantica possa garantire il conseguimento e gli scopi di pace che essa si propone;

che la detenzione degli ostaggi americani costituisce, d'altra parte, la più aperta violazione di ogni norma, non solo del diritto internazionale, ma altresì di quello comune a tutela della libertà e della dignità dell'uomo —

di quali informazioni il Governo disponga per fare affermare al Presidente del Consiglio che l'Italia si può trovare di fronte a prove impegnative, e quali siano gli intendimenti del Governo per cercare di favorire una soluzione pacifica della crisi iraniana, che tenga conto degli impegni atlantici assunti dal nostro paese, il quale non può esimersi dal ribadire la propria solidarietà agli Stati Uniti dopo il fallito tentativo, attuato nella notte fra il 24 e 25 aprile scorsi, per la liberazione degli ostaggi.

(2-00437) « REGGIANI, LONGO PIETRO, BEM-PORAD, CIAMPAGLIA, DI GIESI, MASSARI, VIZZINI ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro delle partecipazioni statali, per conoscere le motivazioni degli atti e degli atteggiamenti del Governo che hanno indotto l'ingegner Egidio Egidi alle « di-

missioni irrevocabili » dalla presidenza dell'ENI da poco assunta.

Gli interpellanti chiedono di conoscere i criteri di valutazione e di comportamento adottati dal Governo nel determinare l'assetto dell'ENI, relativo alla presidenza e alla finanziaria per la chimica, senza tener conto delle ragioni addotte e degli elementi di giudizio forniti dall'ente di Stato.

In particolare gli interpellanti chiedono di conoscere i criteri in base ai quali il Governo ha ritenuto di porre il presidente dell'ENI di fronte alla predisposta determinazione:

a) di procedere, in ordine alle nomine che dovrebbero integrare la presidenza dell'ente, a scelte preordinate e categoriche;

b) di addurre perentoriamente a motivazioni di tali scelte le decisioni concordate fra le « forze politiche »;

c) di procedere alla configurazione di una finanziaria che dovrebbe unificare la gestione delle competenze ENI e più in generale le competenze pubbliche nel settore chimico (Montedison, Liquichimica, SIR, ANIC), all'interno dell'ente petrolifero di Stato, con una autonoma presidenza che determinerebbe nell'ambito ENI un vertice bicefalo;

d) di procedere alla nomina del presidente di tale finanziaria premiando il « dimissionato » presidente dell'ENI Giorgio Mazzanti, anche questo in forza di un accordo fra partiti nel quale si proietta la conclusione concordata della nota vicenda delle « tangenti »;

e) di procrastinare la definizione formale della nomina del presidente Egidi sino alla realizzazione del nuovo assetto dei vertici dell'ente e della finanziaria della chimica.

(2-00438) « ROCCELLA, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, AJELLO, BALDELLI, BOATO, BONINO EMMA, CICCIO-MESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, GALLI MARIA LUISA, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, SCIASCIA, TEODORI, TESSARI ALESSANDRO ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere:

1) se risponda al vero che l'ingegner Egidi accettò a suo tempo la designazione a presidente dell'ENI solo dopo aver ricevuto precise garanzie sui comportamenti futuri del Governo, in particolare per quanto riguarda il delicato problema delle nomine nel consiglio di amministrazione dell'ente;

2) se risponda al vero che le sopravvenute dimissioni siano state determinate dall'intendimento espresso dal Ministro delle partecipazioni statali, il quale intende subito realizzare un preciso piano commissionatogli dal suo partito che prevede « promozioni » e « sistemazioni » secondo la logica delle correnti interne del PSI;

3) se risponda al vero che la lettera di dimissioni era stata preannunciata allo stesso Presidente del Consiglio a conclusione di un colloquio diretto e dopo la dichiarata impossibilità d'intervento per indurre il Ministro a soprassedere all'attuazione del piano anzidetto essendo l'onorevole De Michelis considerato elemento essenziale alla sopravvivenza del Governo;

4) se non ritenga infine di dover urgentemente comunicare al Parlamento le iniziative che intende assumere per consentire all'ENI di uscire dalla grave crisi nella quale versa con nocumento degli interessi nazionali.

(2-00439) « MENNITTI, VALENSISE, MARTINAT, STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE, TATARELLA ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro delle partecipazioni statali, per sapere:

a) quali sono le cause di fondo che hanno determinato le dimissioni dell'ingegnere Egidi dalla presidenza dell'ENI;

b) se vi sono state ingerenze da parte del Governo, tali da ledere l'autonomia operativa dell'ENI e delle sue società operative;

c) in che misura abbia contribuito alle dimissioni dell'ingegner Egidi il ven-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

tilato progetto di accorpamento delle partecipazioni pubbliche nel settore chimico.

Gli interpellanti chiedono di conoscere inoltre come ed in quali tempi il Governo intenda porre fine alla nuova crisi ai vertici dell'ENI, crisi che nuoce all'immagine dell'ente petrolifero in campo internazionale in un momento particolarmente delicato, e che ostacola l'attività operativa dell'ente medesimo.

Gli interpellanti chiedono infine di sapere se il Governo intenda riferire in Parlamento sul complesso delle vicende che hanno interessato l'ente petrolifero di Stato.

(2-00440)

« ALTISSIMO, BOZZI ».

Il sottoscritto, facendo seguito ad una precedente interpellanza sull'argomento, chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, e i Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato, per conoscere:

a) chi abbia proceduto alla designazione dei membri del consiglio di amministrazione della Montedison SpA, la cui nomina spetta all'azionista pubblico ENI;

b) se è vero, in relazione a quanto sopra precisato, che il professor Giorgio Mazzanti, presidente dimissionario già dalla fine di marzo, abbia designato — venendo meno a regole di correttezza e di opportunità che gli imponevano, nella sua situazione, di disinteressarsi di tali designazioni — persone di sua fiducia e a lui legate, sostituendo ingiustificatamente altre persone dell'ENI di elevata competenza tecnica, già presenti nel consiglio;

c) se ciò sia avvenuto con l'avallo di personalità politiche o di alti funzionari della pubblica amministrazione;

d) se tale comportamento è stato preordinato alla attuazione di un personale disegno di rimanere a capo delle società dell'ENI del settore chimico, integrato quest'ultimo con l'acquisizione di imprese nel settore in crisi.

L'interpellante chiede di conoscere se il Governo non ritenga che tutto ciò contrasti patentemente con le corrette regole che presiedono all'amministrazione degli

enti pubblici economici, in quanto si è realizzato, nella specie, attraverso una sottrazione di competenze proprie degli organi dell'ENI nominati, ma ancora non entrati in funzione per ritardi burocratici non giustificati.

(2-00441)

« ROCCELLA ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro degli affari esteri, per conoscere:

le circostanze nelle quali si è sviluppato il tentativo degli Stati Uniti di liberazione degli ostaggi illegalmente sequestrati nella ambasciata USA di Teheran; quali iniziative il Governo italiano intenda adottare, in collaborazione con gli altri paesi della CEE, al fine di indurre il Governo iraniano al rispetto delle norme internazionali, allo stato gravemente violate;

quale sia la valutazione del Governo sulla situazione complessiva del golfo Persico e quali iniziative ritenga di promuovere per dare un positivo contributo, capace di favorire la pace in una delle aree più delicate per gli equilibri mondiali;

quale, infine, sia la condizione dei cittadini italiani attualmente residenti in Iran.

(2-00442) « FORLANI, BIANCO GERARDO, CIRINO POMICINO, MANFREDI MANFREDO, MANNINO, VERNOLA, PEZZATI, FERRARI SILVESTRO, ZARRO, CAPPELLI, DE CINQUE, FIORET, FIORI PUBLIO, MASTELLA, ORSINI GIANFRANCO, PADULA, POSTAL, SANTUZ, SEGNI, SILVESTRI, SPERANZA ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro degli affari esteri, per conoscere — in relazione alla vicenda iraniana ed in particolare alla incursione di truppe aereo-transportate in territorio iraniano al fine di liberare gli ostaggi americani trattenuti nella ambasciata di Teheran ed in relazione altresì alle dichiarazioni dello stesso Presidente del Consiglio nel corso di un seminario di politica estera della de-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1980

mocrazia cristiana a Firenze, secondo le quali l'Italia sarà chiamata, tra breve, ad effettuare scelte difficili — quali siano gli intendimenti del Governo italiano per contribuire a salvaguardare la pace mondiale e quale sia il ruolo che si intende far assumere all'Italia.

(2-00443) « GALLI MARIA LUISA, AJELLO, AGLIETTA MARIA ADELAIDE, BALDELLI, BOATO, BONINO EMMA, CICCIOMESSERE, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO ADELE, MELEGA, MELLINI, PANNELLA, PINTO, ROCCELLA, SCIASCIA, TEODORI, TESSARI ALESSANDRO ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo per sapere quali iniziative intende assumere nel Consiglio europeo da esso presieduto per promuovere una comune azione dei paesi della Comunità verso l'Iran, la quale non si riduca a percorrere, sia pure con riluttanze ed esitazioni, la via sbagliata degli interventi e delle sanzioni, sollecitata dal Governo americano, ma, nell'interesse stesso della nostra amicizia e solidarietà con gli Stati Uniti, sia impegnata a comprendere la difficilissima situazione in cui si trovano il popolo iraniano ed il suo Governo, e ad aiutarli nella faticosa e tumultuosa ricerca di una struttura politica, sociale ed economica migliore di quella incarnata dal regime dello Scià, facilitando in tal modo, fra l'altro, anche la fine della illegale detenzione degli ostaggi americani.

(2-00444) « SPINELLI, GIULIANO, GALANTE GARRONE ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle partecipazioni statali, per conoscere con precisione i motivi del dissenso che ha portato alle dimissioni del presidente dell'ENI, dottor Egidi, e alla protesta dei dirigenti e degli amministratori dell'ente e delle società operative.

In particolare, si chiede di sapere:

a) se le ipotesi del Governo — rese note con notevole clamore — in merito alla vicepresidenza dell'ente, alla struttura di-

rezionale, alla personalità che avrebbe dovuto dirigere tutto il settore chimico pubblico, erano state valutate nel rispetto degli orientamenti e delle autonome responsabilità del *management* del gruppo, o se sono state formulate e rese note, ancora una volta, solo sulla base del metodo tradizionale, fondato sulla spartizione del potere tra i partiti e le correnti della maggioranza;

b) se gli orientamenti annunciati dal Governo in merito al coordinamento di tutte le partecipazioni statali nella chimica (orientamenti che prevedevano la formazione all'interno dell'ENI di un organismo in gran parte dipendente da poteri e responsabilità esterne, senza per altro prospettare il necessario riassetto della struttura proprietaria e dei criteri gestionali) erano stati verificati in un ampio confronto con le imprese e i sindacati, anche per indicare le linee della necessaria e urgente revisione del piano di settore elaborato sulla base della legge numero 675 e finora totalmente disatteso.

Gli interpellanti, sottolineando l'esigenza di cambiare metodo nelle nomine e nella elaborazione degli indirizzi programmatici, già più volte affermata, anche in precise norme legislative; denunciando gli errori e le distorsioni che hanno caratterizzato l'intervento del Governo e che hanno paralizzato l'ENI in questi mesi fino a provocare un pericoloso deterioramento della sua immagine internazionale e del suo ruolo nell'economia italiana, chiedono quali siano le valutazioni e gli intendimenti del Governo al riguardo.

(2-00445) « MARGHERI, ALINOVÌ, MACCIOTTA ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro degli affari esteri, per conoscere:

quale valutazione dà il Governo della situazione nell'area del golfo Persico e degli elementi di debolezza che ne derivano sia per la stabilità economica sia per l'autonomia politica dell'Europa;

quale azione l'Italia intenda svolgere nell'ambito della Comunità, negli ulti-

mi mesi del semestre di sua presidenza, per definire — di intesa con gli Stati Uniti — una iniziativa europea capace di affrontare sia il problema dell'espansione politica e militare dell'URSS in quell'area sia il problema degli ostaggi americani illegalmente trattenuti dalle milizie iraniane.

(2-00446) « BATTAGLIA, MAMMÌ, AGNELLI SUSANNA, DEL PENNINO, ERMELLI CUPELLI, DUTTO, OLCESE, RAVAGLIA ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro degli affari esteri per conoscere gli intendimenti del Governo, le iniziative adottate e quelle in corso di svolgimento in rapporto alla sempre più grave ed allarmante situazione internazionale, nei suoi punti di maggiore e più aspra tensione.

In particolare si chiede di conoscere quali passi siano stati compiuti o si intendano compiere in rapporto ai seguenti punti:

1) premesso che la tensione tra gli Stati Uniti e l'Iran, a causa della inaccettabile violazione di ogni principio di diritto internazionale con l'occupazione dell'ambasciata e la detenzione quali ostaggi di cittadini nordamericani protetti dall'immunità diplomatica, si aggrava di giorno in giorno, suscitando e moltiplicando una pericolosissima destabilizzazione dell'intera regione medio orientale, quali concrete iniziative internazionali abbiano caratterizzato la politica estera del nostro paese. Si chiede inoltre di sapere quali iniziative siano state assunte in sede di Comunità europea, anche tenuto conto della particolare responsabilità che in questo momento riveste la posizione italiana, perché l'azione della Comunità stessa risulti autonoma ed in grado di collaborare attivamente alle tendenze più responsabili che si manifestano sull'intera questione nell'ambito dell'Alleanza occidentale;

2) in rapporto all'adozione delle misure di ritorsione economica e commerciale nei confronti dell'Iran da parte della Comunità europea, si chiede di sapere se e in quale misura il Governo abbia fatto valere nell'ambito della Comunità europea il generale giudizio in primo luogo sulla loro improbabile efficacia, ed inoltre sul loro carattere strettamente alternativo, rispetto ad azioni di natura militare. Si chiede di sapere quale giudizio il Governo dia di tali misure dopo la spedizione militare degli Stati Uniti in Iran; si chiede specificamente di sapere se il Governo, tenuto conto di tutto ciò, non intenda svolgere la necessaria azione diplomatica per negoziare il rinvio dei tempi di applicazione, di fronte a concrete e responsabili manifestazioni di buona volontà da parte delle autorità della Repubblica islamica dell'Iran;

3) più in generale, si chiede di conoscere gli orientamenti del Governo perché nell'attuale situazione internazionale, la cui gravità è ulteriormente testimoniata da recenti e pubbliche dichiarazioni del Presidente del Consiglio, l'Italia e la Comunità europea, nel quadro degli impegni che lealmente il nostro paese e la stessa Comunità devono rispettare, assunti nel quadro dell'Alleanza atlantica, collaborino in modo attivo ed autonomo al processo di recupero della distensione mediante il prevalere della soluzione politica dei problemi aperti, e al tempo stesso agiscano per scoraggiare ogni tentativo di strumentalizzazione delle difficoltà, da qualunque parte compiuto, ed in particolare da chi, con l'invasione armata dell'Afghanistan, ha dato e tuttora dà, rifiutandosi di restituire la libertà e l'indipendenza a questo paese, un grave contributo alla logica di potenza e allo sfruttamento delle tensioni per azioni di calcolo politico e militare.

(2-00447) « LABRIOLA, CASALINUOVO, SEPPIA ».