

# RESOCONTO STENOGRAFICO

25.

## SEDUTA DI LUNEDÌ 10 OTTOBRE 1983

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE VITO LATTANZIO

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Missioni</b> . . . . .	1829	<b>Interpellanze e interrogazioni</b>	
<b>Proposte di legge:</b>		(Svolgimento):	
(Annunzio) . . . . .	1829	PRESIDENTE . . . . .	1832, 1834, 1835, 1837, 1838, 1839, 1840
(Assegnazione a Commissione in sede legislativa, ai sensi dell'articolo 77 del regolamento) . . . . .	1831	BOTTARI ANGELA MARIA (PCI) . . . . .	1839
(Assegnazione a Commissioni in sede referente) . . . . .	1830	CAROLI GIUSEPPE, <i>Sottosegretario di Sta- to per le finanze</i> . . . . .	1834, 1835
(Proposta di assegnazione a Commis- sioni in sede legislativa) . . . . .	1831	MUSCARDINI PALLI CRISTIANA (MSI-DN) . . . . .	1832, 1835
(Ritiro) . . . . .	1829	SANTONASTASO GIUSEPPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	1836, 1838
<b>Proposta di legge di iniziativa regiona- le:</b>		SOSPISI NINO (MSI-DN) . . . . .	1837
(Annunzio) . . . . .	1829	<b>Risoluzione:</b>	
<b>Interrogazioni, interpellanze ed una mozione:</b>		(Annunzio) . . . . .	1840
(Annunzio) . . . . .	1840	<b>Risposte scritte ad interrogazioni:</b>	
		(Annunzio) . . . . .	1831
		<b>Ordine del giorno della seduta di doma- ni</b> . . . . .	1840

---

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1983

---

**La seduta comincia alle 17.**

RENZO PATRIA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 6 ottobre 1983.

(È approvato).

**Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Angelini, Di Bartolomei, Fioret e Zarro sono in missione per incarico del loro ufficio.

**Annunzio di una proposta di legge di iniziativa regionale.**

PRESIDENTE. Il consiglio regionale del Piemonte, in data 7 ottobre 1983, ha trasmesso alla Presidenza, a norma dell'articolo 121 della Costituzione, la seguente proposta di legge:

«Norme per l'impiego dei lavoratori in cassa integrazione guadagni e dei lavoratori iscritti nelle liste di collocamento in servizi di protezione civile» (622).

Sarà stampata e distribuita.

**Annunzio di proposte di legge.**

PRESIDENTE. In data 7 ottobre 1983 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

DI GIESI e CIOCIA: «Disciplina del lavoro a tempo parziale» (623);

COCCO ed altri: «Norme per lo scioglimento dell'ESMAS (Ente scuole materne sarde)» (624);

PORTATADINO: «Regolamentazione della condizione giuridica delle guardie particolari giurate» (625).

In data odierna è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge dal deputato:

NEBBIA: «Contributo dello Stato a favore delle associazioni nazionali "W.W.F. — Sezione italiana del fondo mondiale per la natura" e "Lega per l'ambiente"» (626).

Saranno stampate e distribuite.

**Ritiro di proposte di legge.**

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Amodeo ha chiesto di ritirare le seguenti sue proposte di legge:

AMODEO: «Agevolazioni per l'inserimento nel mondo del lavoro per i giovani che compiono il servizio di leva» (313);

AMODEO: «Norme per la unificazione della durata della ferma di leva» (314);

AMODEO: «Riduzione ad otto mesi della ferma di leva» (317);

AMODEO: «Istituzione di un centro di coordinamento interforze per gli studi dirigenziali intermedi delle Forze armate e Corpi armati dello Stato. Istituzione del diploma tecnico per i sottufficiali e per il personale volontario delle Forze armate e dei Corpi armati dello Stato» (322);

AMODEO: «Estensione al settore marittimo della legge 1 giugno 1977, n. 285, concernente provvedimenti per l'occupazione giovanile» (324);

AMODEO: «Modifiche agli articoli 6 e 7 della legge 3 giugno 1981, n. 308, concernente norme in favore dei militari di leva o di carriera infortunati o caduti in servizio e dei loro superstiti» (326).

Queste proposte di legge, pertanto, saranno cancellate dall'ordine del giorno.

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

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

##### *I Commissione (Affari costituzionali):*

GAROCCHIO ed altri: «Estensione ai dipendenti statali dei benefici di cui all'articolo 3 della legge 7 luglio 1980, n. 299, recante conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 7 maggio 1980, n. 153, concernente norme per l'attività gestionale e finanziaria degli enti locali per l'anno 1980 e collegamento delle pensioni alla dinamica retributiva del personale in attività di servizio» (472) (*con parere*

*re della V, della VI e della XIII Commissione);*

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

PERRONE ed altri: «Disciplina dell'apertura e dell'esercizio delle case da gioco» (265) (*con parere della I, della IV, della V e della VI Commissione);*

##### *IV Commissione (Giustizia):*

GRANATI CARUSO ed altri: «Norme relative ai consigli giudiziari, alla temporaneità degli incarichi direttivi e alla reversibilità delle funzioni in magistratura» (270) (*con parere della I e della V Commissione);*

SPAGNOLI ed altri: «Riforma del codice di procedura penale» (271) (*con parere della I, della II e della V Commissione);*

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

CERQUETTI ed altri: «Norme sull'organizzazione, sulla preparazione sull'impiego delle Forze armate» (342) (*con parere della I, della II, della III, della IV, della V e della VI Commissione);*

MICELI ed altri: «Istituzione della onorificenza dell'Ordine dei cavalieri della patria» (502) (*con parere della I e della V Commissione);*

##### *VIII Commissione (Istruzione):*

NICOTRA: «Modifica dell'articolo 11 della legge 4 agosto 1977, n. 517, concernente norme sulla valutazione degli alunni e sulla abolizione degli esami di riparazione nonché altre norme di modifica dell'ordinamento scolastico» (456) (*con parere della I Commissione);*

##### *X Commissione (Trasporti):*

BELLUSCIO: «Istituzione del compartimento ferroviario d'Abruzzo» (505) (*con parere della I e della V Commissione).*

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

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1983

*IV Commissione (Giustizia):*

ONORATO ed altri: «Nuova disciplina della carcerazione preventiva, della libertà provvisoria e della competenza penale dei pretori e dei tribunali» (563) (con parere della I e della II Commissione);

BOZZI: «Norme in materia di custodia preventiva e per la tutela degli imputati detenuti» (582) (con parere della I e della II Commissione);

FELISETTI ed altri: «Modifica delle norme sulla carcerazione preventiva e sulla libertà provvisoria» (592) (con parere della I e della II Commissione);

*X Commissione (Trasporti):*

BOCCHI ed altri: «Integrazioni al testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti l'obbligo dell'uso del casco protettivo per i conducenti e passeggeri trasportati di motocicli, ciclomotori e motocarrozette» (466) (con parere della I, della IV e della XIV Commissione).

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

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

*alla III Commissione (Esteri):*

BOZZI ed altri: «Concessione di un contributo annuo di lire 400 milioni a favore della società Dante Alighieri per il triennio 1982-1984» (511) (con parere della V Commissione);

*alla VII Commissione (Difesa):*

ANGELINI VITO ed altri: «Adeguamento dell'organico del ruolo servizi dell'Aeronautica, modifiche della legge 21 febbraio 1963, n. 249, e nuove norme per il reclutamento e l'avanzamento degli ufficiali

piloti di complemento dell'esercito, della marina e dell'aeronautica, nonché estensione degli obblighi di ferma ai sottufficiali piloti dell'esercito ed estensione, proroga ed integrazione di alcune norme della legge 20 settembre 1980, n. 574» (359) (con parere della I e della V Commissione).

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

**Assegnazione di una proposta di legge a Commissione in sede legislativa ai sensi dell'articolo 77 del regolamento.**

PRESIDENTE. Come la Camera ricorda, nella seduta del 27 settembre 1983 è stato assegnato alla I Commissione permanente (Affari costituzionali), in sede legislativa, la proposta di legge n. 186 d'iniziativa dei deputati GIANNI ed altri: «Modifica dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, concernente le condizioni per la titolarità del diritto alla pensione di reversibilità per i coniugi di pensionati statali».

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi assegnata in sede legislativa anche la proposta di legge GAROCCHIO ed altri: «Norme per il miglioramento delle pensioni di reversibilità spettanti ai superstiti dei dipendenti statali» (469) (con parere della V e della XII Commissione), vertente su materia identica a quella contenuta nel progetto di legge sopraindicato.

**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 una interpellanza e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: interpellanza e interrogazioni.

Cominciamo dalla seguente interpellanza:

«I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro delle finanze, per conoscere — con riferimento all'andamento del contenzioso tributario, in particolare del funzionamento della commissione tributaria di primo grado e di secondo grado, la cui lentezza ha ormai superato i tempi dell'amministrazione giudiziaria con conseguenze di grave disagio per la certezza del diritto, per la tutela degli interessi del contribuente e per l'esasperante ritardo della definizione e quindi degli incassi da parte dello Stato — se e quali provvedimenti vogliano adottare per ricondurre le procedure a termini ragionevoli, in armonia con gli interessi del gettito tributario e dei contribuenti, nello spirito della riforma che fu attuata per snellire il contenzioso tributario.

Gli interpellanti chiedono, altresì, di conoscere quali provvedimenti vogliano adottare per evitare che, dopo le decisioni lungamente attese, le notifiche ritardino oltre un anno con le conseguenze che è facile intuire sia nell'interesse generale, sia nell'interesse del contribuente.

(2-00006)

«MUSCARDINI PALLI, RUBINACCI».

L'onorevole Muscardini Palli ha facoltà di svolgerla.

CRISTIANA MUSCARDINI PALLI. Signor Presidente, colleghi, signori rappresentanti del Governo; con decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 636, venne, com'è noto, riformata la disciplina del contenzioso tributario. Il processo tributario risulta così strutturato in due istanze necessarie — le commissioni di primo e di secondo grado — e in due ulteriori istanze alternative costituite o

dalla commissione centrale e dalla Corte di cassazione oppure dalla corte di appello e, di nuovo, dalla cassazione.

Il principio sembrò alla maggioranza, oltre che innovativo e razionale, un rimedio alle note lungaggini dell'esame amministrativo delle controversie fiscali; e ciò malgrado le critiche che dai nostri gruppi parlamentari furono espresse, specialmente in merito alla composizione delle commissioni e alla farraginoso procedura che, ben a ragione alla luce dei fatti odierani, noi definimmo allora fonte di confusione e ritardi. Si disse allora che le commissioni tributarie finalmente avevano natura di organi giurisdizionali e che il procedimento era caratterizzato dalla posizione di uguaglianza delle parti, garantita dalle norme sul contraddittorio e sul diritto di difesa.

Rispetto alla amministrazione finanziaria, poi, la composizione delle commissioni si riteneva tale da escludere ogni pericolo di parzialità. Tutte belle cose che in pratica hanno avuto come conseguenza incredibili lungaggini che incidono negativamente sulla tutela degli interessi del contribuente e, in modo particolare, sugli interessi del gettito tributario in quanto il contribuente o ha giustizia dalla commissione di primo e di secondo grado o dalla commissione centrale oppure, se decide di cercare giustizia in istanze alternative, cioè si affida alla Corte d'appello e poi alla cassazione, deve aspettare il lungo iter burocratico tipico dell'attuale processo civile; tanto è vero che molti cittadini, ad esempio, proprio per questo lungo iter del processo civile anche in materia non tributaria, ricorrono all'accordo stragiudiziale, costi quel che costi, perché attendere il verdetto della magistratura significa aspettare anni e anni.

È evidente perciò che questo tipo di procedura fiscale quando si affida alla magistratura civile è talmente lenta da ingenerare un chiaro danno sia per il contribuente che per lo Stato, con in più, a danno del contribuente, il fatto che, se alla fine gli si riconosce giusto il ricorso, non gli sono però riconosciuti gli interessi per il danno subito. Ed è pure evidente

che lo Stato, nel momento in cui non riesce ad incassare quanto gli è dovuto, per le procedure piuttosto onerose, oltre che lente, di cui sopra, ha una perdita immediata e una a lungo termine, la quale poi si ritorce di nuovo contro la collettività quando, per mancanza di fondi — mancanza dovuta, noi riteniamo, ad una sbagliata imposizione fiscale — lo Stato deve emettere nuove tasse.

È tanto pacifico quanto inconcepibile che, per esempio, presentato ricorso da parte del contribuente contro un accertamento duplicato con copia all'ufficio finanziario competente, debbano passare anni prima che la commissione di primo grado fissi l'udienza di trattazione. Ma la cosa più grave non è tanto che la nuova disciplina del contenzioso tributario abbia ereditato la desolante e sconcertante lentezza delle controversie civili di competenza dell'autorità giudiziaria ordinaria, per cui si manifesta una fuga verso le risoluzioni delle controversie affidate ad arbitri, ma che a questa si è aggiunta una sconcertante lentezza nella notifica delle decisioni.

Potrei fare presente, sempre a titolo di esempio, che l'accoglimento di un ricorso della XIV commissione tributaria di secondo grado di Milano del 9 marzo 1982 è stato fatto conoscere, dopo il deposito avvenuto il 26 luglio 1982, solo dopo circa un anno! Quel ricorso venne presentato alla commissione di primo grado di Milano l'11 settembre 1978 e venne discusso in udienza il 21 marzo 1980. Per errore il ricorso venne poi respinto il 6 giugno 1980, ma la decisione venne notificata solo l'11 marzo 1981. Questi sono dati certi facilmente verificabili riferiti ad un caso che cito solo a titolo di esempio. Purtroppo, però, casi di questo tipo continuano a ripetersi non solo a Milano, ma in tutta Italia. Ripeto, sempre a titolo di esempio, che la decisione di secondo grado venne depositata il 26 luglio 1982. In altri termini, per una controversia di una semplicità sconcertante sono passati ben cinque anni, senza considerare che il contribuente aspetta ancora quanto gli è dovuto — in questo ed in tutti gli altri casi di

questo tipo — perché sembra che l'ufficio distrettuale delle imposte dirette di Milano accantoni i dovuti rimborsi.

È vero che a poca distanza di tempo dall'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 636 del 1972 sono intervenute sostanziali modifiche con il decreto del Presidente della Repubblica 3 novembre 1981, n. 739 con la revisione della disciplina del contenzioso tributario, ma le nuove norme non hanno fatto altro che rendere più macchinoso il processo tributario con l'obbligo della consegna di una seconda copia del ricorso all'ufficio tributario competente, che, in pratica si sostanzia come un ulteriore, inutile ed incomprensibile onere per il ricorrente.

Si tratta di un adempimento inutile in quanto la mancata presentazione della copia del ricorso non è sanzionata dall'inammissibilità del ricorso stesso. Inoltre risulterebbero ancora in vita contenziosi precedenti al 1972, anteriori cioè all'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 636; è pur vero infatti, che nel frattempo sono intervenuti condoni tributari ma, a prescindere dal fatto che il condono non è uno strumento idoneo a rendere il sistema fiscale uguale, cioè giusto, per tutti, coloro che ritenevano a buon diritto di avere ragione, in molti casi l'attendono ancora.

La nuova procedura, in sostanza, ha modificato in peggio l'iter burocratico ed ha imposto adempimenti, alcuni dei quali utili, altri assolutamente inutili, lasciando alle commissioni di diluire nel tempo le decisioni così come gli uffici tributari diluiscono nel tempo gli adempimenti dovuti.

Occorrerebbe perciò la sostanziale modifica dei termini perentori nell'interesse del contribuente ma anche e soprattutto — aggiungiamo noi — nell'interesse dello Stato.

Per tali motivi chiediamo al Governo quali misure esso intenda adottare per ridurre i tempi delle procedure a termini ragionevoli e se non ritenga necessario stabilire dei tempi e dei termini di lavoro ai quali si debbano obbligatoriamente attenere in primo luogo le Commissioni.

Infine, chiediamo al Governo se intenda adottare provvedimenti affinché le notifiche siano consegnate non oltre trenta giorni dall'avvenuta decisione (*Applausi a destra*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze.

**GIUSEPPE CAROLI, Sottosegretario di Stato per le finanze.** Con la riforma del contenzioso tributario — mi riferisco alle disposizioni di legge menzionate dall'onorevole interpellante — si volevano soddisfare due esigenze. La prima era quella di conferire natura giurisdizionale al rapporto che si instaura con l'insorgere della controversia tra il cittadino contribuente e l'amministrazione finanziaria. La seconda era quella di stabilire una condizione di parità tra il cittadino da una parte e lo Stato dall'altra.

Fatta questa premessa, però, debbo aggiungere che il Governo condivide le considerazioni negative formulate nell'interpellanza in riferimento alla lentezza del funzionamento delle commissioni tributarie di primo e di secondo grado e al determinarsi di un contenzioso davvero pesante.

Desidero però precisare che il contenzioso, allo stato attuale, è rappresentato prevalentemente dai ricorsi il cui esame è stato sospeso per effetto del decreto-legge relativo al condono fiscale.

Al di là di questo aspetto, però ritengo che si possa concordare sulla considerazione che l'indice molto elevato di conflittualità nel rapporto tra cittadino e Stato è determinato da un duplice ordine di circostanze che, a mio parere, confluendo contestualmente, determinano quelle conseguenze negative a cui ha fatto riferimento l'onorevole interpellante Muscardini Palli e che il Governo vuole ad ogni costo e al più presto eliminare.

Quali sono queste due ragioni? La prima è la proliferazione disorganica di norme, che a volte non sono chiare nella formulazione, che danno origine a difficoltà di ordine interpretativo: quindi, l'incer-

tezza del diritto. La seconda è l'inadeguatezza delle strutture.

Per la verità, nell'interpellanza si sostiene che è il mancato funzionamento delle commissioni che determina l'incertezza del diritto. Ciò è anche vero, ma è ancor più vero che è l'incertezza del diritto che determina lo scarso rendimento delle commissioni tributarie, e quindi il determinarsi del contenzioso.

Il Governo vuole far fronte a questa situazione, innanzitutto, portando avanti l'impegno di redigere al più presto i testi unici che dovrebbero contenere tutte le disposizioni che riguardano la materia tributaria, mettendo ordine nell'intera normativa; in secondo luogo, cercando di pervenire all'approvazione definitiva del disegno di legge concernente la ristrutturazione dell'amministrazione finanziaria che è stato già presentato nella scorsa legislatura e che è stato approvato da un ramo del Parlamento.

In questo modo credo che si potrà riportare il contenzioso entro limiti e dimensioni di carattere fisiologico, e quindi si consentirà ai collegi giudicanti di svolgere il loro lavoro con la necessaria continuità e si potranno dotare le segreterie delle commissioni tributarie delle indispensabili disponibilità di uomini e di mezzi.

Per quanto riguarda la seconda parte dell'interpellanza, in cui si lamenta la lentezza non solo nelle procedure di notifica dei provvedimenti e degli atti degli uffici periferici finanziari, ma anche nelle decisioni di questi organi collegiali, devo dire che il problema è avviato decisamente a soluzione. Infatti, come l'onorevole interpellante sa, con la legge 19 aprile 1982, n. 165, siamo stati autorizzati ad immettere dell'ambito del personale non di ruolo dell'amministrazione finanziaria i cosiddetti messi noticatori speciali, cui è stato demandato il compito di provvedere alla notifica di tutti gli atti e di tutte le decisioni, non solo dell'amministrazione finanziaria, ma anche delle commissioni tributarie.

Inoltre, con una disposizione legislativa successiva, questi impiegati sono stati le-



gittimati anche a provvedere alla notifica dei vari atti a mezzo del servizio postale, così come avviene per gli ufficiali giudiziari e i messi notificatori comunali.

Ritengo che con l'immissione nell'amministrazione finanziaria di personale che è autorizzato a provvedere alla notifica degli atti anche attraverso il servizio postale, il problema relativo alla notifica dei provvedimenti si può dire avviato a concreta soluzione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Muscardini Palli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta.

**CRISTIANA MUSCARDINI PALLI.** Signor sottosegretario, la ringrazio della sua risposta, ma devo prendere atto che il Governo si rende conto che in Italia non vi è la certezza del diritto o che per lo meno non vi è la certezza della sua interpretazione: e ciò a causa di una serie di leggi che contengono norme tra di loro contrastanti.

Pertanto, se pure è evidente che prima va resa certa l'interpretazione del diritto e poi dato corso alla ristrutturazione tecnica dell'amministrazione finanziaria, è pur vero che, mentre aspettiamo che siano predisposte leggi chiarificatrici su questa materia, abbiamo tutto il diritto di chiedere al Governo di prendere immediate misure per ridurre i tempi delle procedure e assegnare termini di lavoro precisi alle Commissioni. Il Governo ha ritenuto di non dover rispondere a queste nostre domande e quindi, nell'attesa che siano promulgate nuove leggi e nella speranza che siano chiarificatrici, e che quindi si possa poi rendere più facile anche il lavoro tecnico delle commissioni, non possiamo che dichiararci insoddisfatti della risposta del Governo.

**GIUSEPPE CAROLI,** *Sottosegretario di Stato per le finanze.* Ha ragione l'onorevole interpellante quando dice che non ho risposto su un punto specifico: ma ciò in quanto avevo dimenticato questa parte. Le dirò quindi che la normativa circa la determinazione dei termini entro i quali

provvedere alla notifica di un atto può porsi in essere solo con un provvedimento legislativo: l'esecutivo non può provvedere in tale materia, ed è per questo che una tale richiesta in tal senso non può essere rivolta al Governo. Semmai è lo stesso gruppo di cui fa parte l'onorevole interpellante che può rendersi promotore di una iniziativa legislativa in questo senso.

**ALFREDO PAZZAGLIA.** Forse il Governo non ha più il potere di iniziativa legislativa?

**PRESIDENTE.** Onorevole Pazzaglia, la prego: già questo supplemento di risposta del rappresentante del Governo è fuori del regolamento: non aggiungiamo eccezione ad eccezione!

Passiamo alle seguenti interrogazioni dell'onorevole Facchetti, al ministro dei trasporti, «per conoscere: se è informato dei notevoli disservizi che in questi giorni si manifestano sulla linea ferroviaria Bergamo-Milano, via Carnate, anche in relazione alla chiusura del ponte ferroviario-stradale tra Calusco e Paderno;

per quali ragioni tali disservizi sembrano dipendere dalla scarsa conoscenza da parte del personale delle nuove tecnologie introdotte, per cui proprio le migliorie apportate appaiono paradossalmente all'origine di un aggravamento del già precario servizio reso da questa linea ferroviaria;

per quali ragioni non siano stati adottati in tempo opportuni provvedimenti per l'addestramento e la formazione del personale sulle nuove tecniche di guida e di manutenzione;

per quanto tempo ancora si dovranno verificare forti disagi per tutta l'utenza, per lo più «pendolare», di una vasta zona della provincia di Bergamo, che si serve di questo mezzo per recarsi quotidianamente al lavoro» (3-00017);

Facchetti, al ministro dei trasporti «per sapere se risponde a verità la notizia, anticipata da alcuni giornali e in particolare

da Mario Righetti su *Il Giornale*, secondo la quale il Ministero dei trasporti sarebbe sul punto di destinare ad altro scopo i finanziamenti a suo tempo deliberati a favore del raddoppio del tratto ferroviario Milano-Treviglio sulla linea Milano-Venezia.

Per avere, altresì, una indicazione delle responsabilità che sono all'origine dei lunghi anni trascorsi senza procedere alla soluzione di un problema che era già grave quando nel 1970 l'allora ministro Gaspari dichiarava che entro il 1975 si sarebbe provveduto alla messa in opera dei 4 binari sulla tratta in questione.

Per sapere:

se ritiene che il problema abbia una rilevanza non solo locale ma nazionale, sia per le ripercussioni che vengono, dalla «strozzatura» sulla Milano-Treviglio, sul traffico di una linea fondamentale come la Torino-Trieste, sia per i danni economici prodotti da un cattivo sistema di trasporti in un'area industriale di questa importanza;

se è a conoscenza dei gravi disagi che decine di migliaia di lavoratori pendolari debbono affrontare, specie nella cattiva stagione, a causa dei disservizi che fatalmente derivano dal sovraffollamento della linea;

se all'Amministrazione delle ferrovie e al Ministero sembra sufficiente che si addebitino le responsabilità di quanto sopra alla Regione e agli enti locali, come sembra che stia per avvenire tramite la diffusione di un volantino tra i viaggiatori, a cura delle stesse ferrovie statali.

entro quanto tempo l'Amministrazione intende porre fine alla fase conoscitiva, scegliendo, tra i progetti in discussione, quello che possa meglio tutelare gli interessi generali che sono in giuoco, interessi sui quali l'interrogante insiste nell'attirare l'attenzione dell'Amministrazione delle ferrovie e del Ministero.

Per conoscere, infine, l'entità degli stanziamenti aggiuntivi che saranno necessari per adeguare le somme a suo tem-

po deliberate, al livello dei costi che sono nel frattempo maturati» (3-00077).

Poiché l'onorevole Facchetti non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

Passiamo alla seguente interrogazione degli onorevoli Sospiri, Parlato e Baghino, al ministro dei trasporti, «per conoscere: quale ruolo il Governo ritenga debba essere assegnato all'aeroporto Liberi di Pescara, che è l'unico aeroporto d'Abruzzo;

quali misure d'interventi infrastrutturali, funzionali e relative alla sicurezza, nonché alla promozione di traffici idonei al decollo dell'intera area, ritenga di dover adottare, nel quadro della programmazione nazionale e di quella derivante dal piano generale degli aeroporti che il Governo dal 1973 avrebbe dovuto presentare al Parlamento» (3-00194).

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il ruolo dell'aeroporto di Pescara è condizionato dalla sua collocazione territoriale, dalla esistenza di aeroporti concorrenti che operano nello stesso bacino di traffico, nonché di servizi e infrastrutture alternative di trasporto (strade, autostrade e ferrovie). Infatti, la città di Pescara è collegata per strada e per ferrovia sia ad Ancona (150 chilometri sia di strada che di autostrada e ferrovia), sia a Roma (218 chilometri di autostrada e 240 chilometri di ferrovia). In relazione ai dati di traffico e di esercizio, il ruolo dell'aeroporto di Pescara è attualmente stabilito intorno allo 0,1 per cento del traffico aereo globale in arrivo e in partenza su tutto il territorio nazionale, mentre il bilancio di esercizio per il 1982 ha mostrato un *deficit* di circa 2 miliardi e 685 milioni. Per altro, nonostante l'impegno delle autorità locali per incrementare l'afflusso di viaggiatori verso le stazioni turistiche della regione, non sembra probabile che il ruolo dell'aeroporto in questione possa evolvere in tempi brevi e in funzione di una potenzialità economica non ancora espressa.

Si ritiene quindi che il ruolo funzionale di tale aeroporto vada visto in connessione ai servizi aerei nazionali, prevalentemente verso Milano, i quali comunque, per la ridotta entità della domanda (complessivamente, circa 24 mila passeggeri all'anno nei due sensi), debbono essere abbinati con i servizi dello scalo di Ancona.

Considerate pertanto le odierne esigenze delle utenze interessate al bacino pescarese, si può dire che l'operativo corrisponde alla richiesta attuale. Sull'aeroporto di Pescara esiste una attività di linea che viene soddisfatta dal collegamento giornaliero con Milano, effettuato con aeromobile DC9S, che parte dall'aeroporto abruzzese nella prima mattinata, con scalo intermedio ad Ancona, e ritorno pomeridiano. Tale attività viene integrata da servizi *charter* ed aerotaxi.

Per quanto concerne le infrastrutture dell'aeroporto, preciso che gli impianti attuali garantiscono la piena sicurezza e regolarità dei voli: sono del tutto rispondenti alle normative internazionali dell'ICAO.

Faccio presente infine che, proprio in relazione allo scarso flusso di traffico ed alla limitata domanda (sia per passeggeri, sia per merci), non sono previsti a breve termine interventi di notevole rilievo, né l'installazione di grossi impianti, in quanto non troverebbero adeguate giustificazioni anche rispetto agli eventuali costi di acquisto. Ciò non esclude che, nel quadro di una programmazione generale relativa agli aeroporti (per la quale è necessario valutare e ponderare la priorità dei lavori, tenendo conto di molteplici fattori ma, soprattutto, dell'indispensabile ed urgente necessità degli stessi), possano essere inseriti interventi a favore dell'aeroporto di Pescara, in presenza di nuove e mutate condizioni.

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

**NINO SOSPIRI.** Signor Presidente, onorevole sottosegretario, devo dichiararmi assolutamente insoddisfatto della rispo-

sta testé fornita alla mia interrogazione, e non in quanto deputato d'opposizione, ma perché effettivamente l'onorevole sottosegretario non ha — nel merito — fornito alcuna risposta alle questioni che m'ero permesso di sollevare.

Chiedevo in particolare quale fosse il ruolo che il Governo intendeva conferire all'aeroporto Liberi di Pescara: non c'è stata alcuna precisazione in questo senso e se devo dedurre qualcosa da quanto l'onorevole rappresentante del Governo ha affermato, sono costretto a ritenere che il futuro dell'aeroporto considerato sia grigio! Si è affermato che quell'aeroporto sarebbe penalizzato dalla sua collocazione territoriale e dal fatto che vi sarebbero aeroporti concorrenti, altre vie di comunicazione (strade, autostrade e ferrovie); si è ricordato il *deficit* di circa due miliardi, per concludere che l'aeroporto in oggetto non riuscirebbe ad esprimere ancora oggi la sua potenzialità economica. Mi permetto di far osservare, signor sottosegretario, che vi sono sì ferrovie, strade ed autostrade per Roma ed Ancona, ma si presume che i pescaresi, gli abruzzesi, tutti residenti sulla costiera adriatica da Ancona a Bari, possano pur trovarsi nella necessità di recarsi in qualche altra città, a Torino o Palermo, ad esempio; mancando voli per queste destinazioni, si va incontro ad una grande penalizzazione!

Onorevole sottosegretario, vorrei che il Governo si rendesse conto che questo aeroporto non è per nulla penalizzato dalle cose da lei ricordate, ma lo è per una diversa condizione, e cioè per il non essere inserito nella categoria A degli aeroporti; viene perciò escluso in continuazione da qualsiasi finanziamento o rifinanziamento straordinario ed urgente. Così anche per quando fu varata la legge del 27 luglio 1979 n. 299. Si dice che l'aeroporto considerato non rientra nella categoria A perché non ha le caratteristiche ed il movimento richiesto; ma a questo punto sorge spontanea una domanda: quest'aeroporto, non ha quelle caratteristiche e quel movimento, perché non riesce ad esprimere una sua potenzialità

perché non è efficiente, perché dal punto di vista territoriale non è ben collegato, o invece non riesce ad avere quel movimento perché non ottiene gli adeguati finanziamenti? Qui occorre capire cosa succede: poiché questo aeroporto non ha un movimento di 100 mila passeggeri l'anno, non ottiene finanziamenti, però se questi ultimi non vengono erogati, chiaramente i passeggeri in transito saranno sempre in numero limitato.

Signor sottosegretario, lei sa che l'aeroporto di Pescara, come quello di Villanova d'Albenga, ha il grosso problema del servizio antincendio. Sempre per i motivi che ho testé ricordato, il servizio antincendio dei vigili del fuoco non può essere posto a carico del Ministero dell'interno. L'aeroporto di Pescara, insieme ad altri, ha assicurato questo servizio in virtù della legge 22 marzo 1982, n. 86 e fino ad oggi siamo andati avanti con continue proroghe. Mi permetto segnalare, onorevole sottosegretario, alla sua cortesia e sensibilità il fatto che con il 31 dicembre di quest'anno scadrà l'ultima proroga ottenuta. Sarebbe allora opportuno e necessario intervenire o per prorogare ancora una volta di almeno un anno questo servizio antincendio, oppure per decidere il varo di un provvedimento che, per quanto concerne la sicurezza antincendio, ponga gli oneri derivanti da questo servizio a carico del Ministero dell'interno a prescindere dalle strutture aeroportuali e dal movimento passeggeri in ciascun aeroporto.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Bottari, ai ministri dei trasporti e della marina mercantile, «per sapere — premesso che il prefetto e la capitaneria di porto di Messina hanno approntato il piano di emergenza finalizzato a risolvere il problema della viabilità cittadina derivante dal traghettamento privato, attraverso decisioni discriminatorie e penalizzanti del traghettamento delle ferrovie dello Stato —:

1) quali sono i motivi per cui si sono e si continuano a consentire decisioni e soluzioni che palesemente favoriscono il

privato e contrastano con gli interessi del servizio di traghettamento pubblico delle ferrovie dello Stato;

2) come si giustifica tale atteggiamento anche in relazione al fatto che oggi vengono concesse ai privati aree demaniali a suo tempo negate alle ferrovie dello Stato che pure le avevano richieste;

3) se e come intendano intervenire con urgenza, superando anche inspiegabili passività della stessa Azienda delle ferrovie dello Stato, per impedire che si continui a consentire soluzioni (come già è avvenuto a Villa San Giovanni), che di fatto impediranno l'ulteriore potenziamento del servizio pubblico, vanificando orientamenti e finanziamenti decisi ed approvati dallo stesso Parlamento» (3-00195).

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

**GIUSEPPE SANTONASTASO, Sottosegretario per i trasporti.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, rispondo anche a nome del ministro per la marina mercantile. Nell'ambito dei provvedimenti, tendenti a migliorare e adeguare la viabilità della città di Messina alle esigenze del traghettamento sullo stretto, l'azienda delle ferrovie dello Stato concordò, a suo tempo, con i vari organismi interessati (capitaneria di porto, corpo dei vigili urbani, ufficio tecnico del comune), l'utilizzazione di un'area di parcheggio di circa 35.000 metri quadri sita in località tra Gazzi e Tremestieri, che avrebbe validamente soddisfatto le esigenze del traffico diretto ai traghetti delle ferrovie dello Stato.

Successivamente, in contrasto con gli accordi presi, il comune accettò la proposta, avanzata dal prefetto, secondo cui un'altra zona demaniale, ubicata nei pressi dell'ex gasometro in diretta ed immediata comunicazione con i terminali delle società private «Tourist» e «Caronte», avrebbe dovuto essere destinata a parcheggiare dei camion in attesa di traghettamento. Immediatamente con telegram-

ma in data 8 luglio 1983 indirizzato agli organismi locali interessati ed al prefetto di Messina, l'azienda delle ferrovie dello Stato manifestò il suo dissenso su tale provvedimento, facendo presente che la sistemazione proposta avrebbe dirottato la maggior parte del traffico commerciale verso il vettore privato, sottraendolo alle ferrovie dello Stato.

Successivamente, anche il ministro dei trasporti *pro tempore* indirizzò in data 19 luglio 1983, un telegramma al prefetto ed al sindaco di Messina, con l'invito a rivedere tali decisioni, chiaramente lesive degli interessati del vettore pubblico. A seguito di tali interventi si tenne una riunione, a Messina, il 21 luglio di quest'anno con la partecipazione del prefetto, del comandante del porto, dell'amministratore comunale, di rappresentanti dell'azienda delle ferrovie dello Stato, a conclusione della quale vennero raggiunti i seguenti accordi.

Il comune di Messina — titolare della concessione provvisoria dell'area demaniale nei pressi dell'ex gasometro — avrebbe autorizzato l'uso di detta area per gli automezzi destinati all'imbarco su navi private soltanto per i periodi di emergenza e non oltre il 31 dicembre dell'anno in corso.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato avrebbe utilizzato la terza corsia di piazza delle Vettovaglie e, nei periodi di emergenza, anche parte del molo Luigi Rizzo; i mezzi leggeri sarebbero stati instradati prevalentemente verso gli approdi delle ferrovie dello Stato durante i periodi di emergenza, inoltre, in detti periodi, lo svincolo autostradale Bocchetta sarebbe stato chiuso e sarebbero stati invece utilizzati quello di Messina centro per le autovetture e quello di Tremestieri per gli automezzi pesanti.

Infine sarebbe stata immediatamente migliorata la situazione della via Don Blasco, sia per quanto riguarda il manto stradale che per la illuminazione.

Il prefetto di Messina ha inoltre assicurato la sua disponibilità a tenere riunioni di aggiornamento e di verifica con le autorità competenti e le organizzazioni sin-

dacali, sia per la attrezzatura definitiva del parcheggio nell'area di Tremestieri che per la oculata gestione del traffico nei periodi di emergenza.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Bottari ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta.

**ANGELA MARIA BOTTARI.** Onorevole sottosegretario, mi dichiaro insoddisfatta della sua risposta non perché la sua esposizione dei fatti non sia stata corretta, ma per altre considerazioni. Ella ha parlato innanzitutto delle iniziative del prefetto come se questi rappresentasse se stesso e non qualcosa di più: infatti il prefetto rappresenta il Governo nazionale in una provincia. Pertanto, mentre da un lato c'era l'opposizione del ministro (come lei ha detto) e delle ferrovie dello Stato per la soluzione che è stata adottata, dall'altro il prefetto ha deciso di adottare soluzioni diverse: proprio qui stanno le responsabilità. Questo porta al nodo estremamente delicato ed insoluto dell'area dello Stretto della città di Messina e della vicina Villa San Giovanni. In sostanza quale responsabilità ha il Governo nell'insoluto rapporto tra traghettamento pubblico e privato? Come il Governo intende operare per non attuare, giorno dopo giorno, una politica che favorisca il privato a danno del pubblico, vanificando nel contempo gli sforzi che il Parlamento compie per risolvere problemi di grande importanza in un'area, come quella dello stretto, che recenti dichiarazioni del ministro Signorile (nel merito delle quali non entrerò non essendo questa la sede) hanno definito di interesse nazionale, europeo e forse anche internazionale?

Perché, dunque, è giusto chiamare in causa le responsabilità del Governo e dei suoi organi periferici nella non soluzione dell'annoso nodo — traghettamento pubblico e privato — di una politica che ha favorito il secondo a discapito del primo? Perché ciò è avvenuto? Le considerazioni sono molto semplici: nel momento in cui si dà al privato la concessione di un'area demaniale nella città di Messina, sfruttando in questo modo una delle poche zone

che danno sul mare, in un tratto estremamente suggestivo della città di Messina: la rada di San Francesco; nel momento in cui si destina quest'area al traghettamento privato, nonostante il piano regolatore generale della città di Messina abbia destinato quell'area a verde pubblico attrezzato, trattandosi di una città priva di servizi e chiusa tra il mare ed i monti e per la quale questa zona sarebbe di basilare importanza; nel momento in cui — non solo con le scelte di vent'anni fa — ancora oggi si decide di concedere al traghettamento privato un'area che il piano regolatore destina per diversa vocazione, mi pare che ci sia una responsabilità grave non solo da parte del comune, ma anche del demanio dello Stato e della stessa azienda delle Ferrovie dello Stato, che non si è opposta a sufficienza a questa soluzione, e quindi dello stesso Governo. Infatti, va ricordato che le ferrovie dello Stato, in passato, avevano richiesto quest'area, ma non fu concessa perché era vincolata dal piano regolatore. Ciò che non fu concesso al pubblico, ora viene concesso al privato.

Ciò significa che si vogliono condannare le città di Messina e di Villa San Giovanni ad essere prive di servizi e che si piegano gli interessi di tutta una collettività agli interessi economici di un privato. Nessuno si scandalizza che il privato abbia degli interessi; ma ci scandalizziamo che passino in secondo ordine gli interessi dei cittadini.

Fatte queste brevi considerazioni, resta il problema importante — sul quale ritorneremo e che affronteremo anche in altre sedi — di come il Governo e le ferrovie dello Stato attuino una politica di sviluppo del servizio pubblico. I dati di questa estate confermano che il traghettamento pubblico sullo stretto avrebbe una grande potenzialità, una potenzialità forse maggiore dello stesso servizio di traghettamento privato. Sotto la spinta di una battaglia popolare, sullo stretto di Messina, l'azienda delle ferrovie dello Stato quest'estate ha funzionato: ciò significa che può funzionare bene tutto l'anno. Questa è forse una considerazione che il

Governo dovrebbe avere a mente, per non cadere nell'errore di continuare in una politica di disinteresse che favorisce il privato. Il Governo quindi, dovrebbe riflettere e prendere le opportune misure; tanto più che ci sono stanziamenti cospicui che non vengono utilizzati o che vengono utilizzati male, ma che invece, forse, con maggiore impegno delle ferrovie dello Stato e del Ministero dei trasporti, potrebbero servire al reale potenziamento del traghettamento da parte delle ferrovie dello Stato. Ricercare una soluzione volta a creare un secondo approdo nella città di Messina, in cui si potrebbe spostare tutto il traffico su gomma, privato e pubblico, dovrebbe essere impegno urgente e prioritario.

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

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

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni, interpellanze ed una mozione.

Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

#### **Annunzio di una risoluzione.**

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

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

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

Martedì 11 ottobre 1983, alle 10:

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

2. — *Discussione delle mozioni Borghini ed altri (1-00009), Mennitti ed altri (1-*

---

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1983

---

00010), Lussignoli ed altri (1-00016), Formica ed altri (1-00017) e svolgimento delle interpellanze Baghino (2-00002), Alpini (2-00013), Serafini ed altri (2-00041), Gunnella ed altri (2-00080) e Caria (2-00092) concernenti la siderurgia.

**La seduta termina alle 17,45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DEI RESOCONTI  
DOTT. CESARE BRUNELLI

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
DOTT. MANLIO ROSSI

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Resoconti alle 19,30.*

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1983

*RISOLUZIONE IN COMMISSIONE,  
INTERROGAZIONI, INTERPELLANZE  
E MOZIONE ANNUNZiate*

**RISOLUZIONE IN COMMISSIONE**

La X Commissione,

considerato l'impressionante numero di autoveicoli adibiti al trasporto merci rubati in Italia, che alla fine del 1982 ammontava a oltre seimila, tra autocarri, autoarticolati, autotreni, rimorchi e semirimorchi, con un danno economico superiore a mille miliardi, e rilevato che il fenomeno è in costante aumento, con il rischio di sconvolgere l'autotrasporto in Italia;

premesso che i furti vengono perpetrati in varie zone d'Italia, e che sarebbe necessaria l'istituzione di un centro di raccolta di tutte le denunce presentate e riferentisi all'argomento di cui trattasi;

visti gli appelli che dagli operatori del settore sono stati indirizzati a tutte le autorità politiche al fine di individuare gli strumenti atti a porre un freno al dilagante fenomeno;

impegna il Governo:

a definire nei tempi più brevi possibili l'intera materia della protezione e tutela del personale di guida e di salvaguardia delle merci trasportate mediante:

1) l'istituzione di una banca dati, presso il Ministero dell'interno, alla quale, per il tramite di tutti i posti di polizia, confluiscano entro 30 giorni dalla denuncia dell'evento (furto o rapina dell'autoveicolo) tutti i dati contenuti nel modulo di cui al punto 2);

2) l'adozione obbligatoria di un modulo-denuncia, predisposto per l'elaborazione meccanografica che deve essere tassativamente compilato contestualmente alla presentazione della denuncia di furto o rapina dell'autoveicolo adibito al trasporto merci;

3) l'obbligo di adozione da parte di tutte le aziende esercenti l'autotrasporto in conto proprio o in conto terzi, di un « documento di riconoscimento » completo di foto e di dati della patente di guida, da rilasciare ai propri autisti. In tal modo gli organi di polizia potrebbero accertare se gli autisti alla guida dell'auto-mezzo sono legittimati a farlo, o se al contrario ne sono entrati in possesso a seguito di furto;

4) la comunicazione da parte delle imprese al Centro operativo provinciale della polizia della strada, per trasporti di particolare rilevanza economica, dell'orario di partenza e dell'itinerario che verrà seguito;

5) la maggiore frequenza ed incisività dei controlli disposti dal Ministero delle finanze sul rispetto della normativa IVA in tema di bolla di accompagnamento delle merci viaggianti, finalizzando i controlli al fine di appurare la corrispondenza tra bollo a mano del grossista o dettagliante e le merci presenti nel suo magazzino;

6) la realizzazione nelle strade ed autostrade di aree di parcheggio custodite, dotate di servizi per gli autotrasportatori;

7) l'intensificazione dei controlli nelle zone ormai individuate di maggiore pericolosità, con l'adozione da parte delle autorità di polizia di sistemi di riconoscimento del loro effettivo *status* inequivocabili e non suscettibili di facile contraffazione da parte della criminalità organizzata;

8) maggiori controlli nel commercio al minuto specialmente in quelle zone nelle quali la immissione di merce sul mercato è facilitata dai bassi prezzi praticati, al fine di limitare lo smaltimento della refurtiva;

9) l'inasprimento delle pene previste nel codice penale per il reato di ricettazione, visto che, da una attenta analisi del fenomeno criminoso, risulta che i furti e le rapine sono incentivati da finanziamenti da parte di ricettatori.

(7-00013)

« BERNARDI GUIDO, BOCCHI ».



IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1983

**INTERROGAZIONE  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

GIADRESCO, TREBBI ALOARDI E  
SANLORENZO. — *Al Ministro degli af-  
fari esteri.* — Per sapere se corrispon-  
dano a verità le allarmanti notizie secon-  
do cui l'assemblea dei soci dell'ospedale  
italiano di Lugano avrebbe deciso l'ade-

sione all'ente ospedaliero ticinese cancel-  
lando il legame con il nostro paese, con  
una decisione la cui legalità appare mol-  
to dubbia (anche per l'assenza della mag-  
gioranza dei soci all'atto della decisione).

Per sapere quali iniziative il Governo  
abbia adottato o intenda adottare a tu-  
tela degli interessi del paese, dei nostri  
connazionali emigrati nel Canton Ticino,  
e per preservare all'Italia una istituzione  
che, come l'ospedale italiano di Lugano,  
risale agli inizi del secolo. (5-00139)

\* \* \*

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1983

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

**PORTATADINO.** — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere -

premessi che l'ospedale italiano di Lugano-Viganello sorto agli inizi del secolo, per volontà di un gruppo di emigrati, con evidenti scopi di tutela della salute dei lavoratori, rischia di passare alla Confederazione Elvetica, con la perdita di un patrimonio ospedaliero valutato nell'ordine di venti miliardi circa. Con il 1° gennaio 1983, infatti, è stato costituito l'Ente ospedaliero del Canton Ticino che, non prevedendo la concessione di uno « statuto speciale » in deroga alle nuove disposizioni, ha posto l'Istituto di fronte ad una difficile decisione: entrare a far parte dell'ente ticinese o rifiutare l'incorporamento nel sistema svizzero. I rischi in questo secondo caso sono economici: come sopperire ad un *deficit* che si prevede per il 1984 di due miliardi, *deficit* fino ad ora sanato dall'intervento cantonale;

considerata la lunga tradizione socio-culturale che ha caratterizzato questa realtà tra l'altro ancor oggi significativa per la colonia italiana -

quali iniziative il Governo intende assumere per mantenere in vita una preziosa istituzione che altrimenti verrebbe a perdere la propria identità, anche patrimoniale. (4-00762)

**GORLA, CALAMIDA, CAPANNA, POLICE, RONCHI, RUSSO FRANCO E TAMINO.** — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro.* — Per conoscere le ragioni per cui nonostante le circostanziate denunce relative alla illegittimità della pensione di invalidità percepita dal direttore generale dell'INPS, Luciano Fassari, a carico del Fondo pensioni lavoratori dipendenti, a far tempo

dal 1° maggio 1968, non sia stata presa in considerazione la necessità di annullarla. Lo stesso ha goduto e gode tuttora di una piena capacità di guadagno, essendo pervenuto al massimo della carriera della dirigenza pubblica.

Gli interroganti precisano che, per quanto a loro conoscenza, gli organi dell'INPS, preposti alla vigilanza sulla legittimità della erogazione delle pensioni di invalidità, si sono sino ad oggi astenuti da qualsiasi iniziativa volta a verificare la legittimità della pensione del dottor Fassari;

inoltre, sulla intera vicenda, la federazione romana di Democrazia proletaria, in data 25 marzo 1983, ha presentato un esposto alla magistratura.

Per sapere se sono al corrente:

del fatto che il predetto Luciano Fassari, con proprio provvedimento in data 1° settembre 1983 ha disposto il ritorno a Roma di 12 dirigenti, nominati tali un anno fa in base ad una conclamata « esigenza di provvedere alla copertura di posti vacanti nelle sedi periferiche », esigenza ora calpestate;

che tale provvedimento del direttore generale, come denunciato da varie organizzazioni politiche e sindacali della Direzione generale dell'INPS, si è ispirato a criteri di mero favoritismo clientelare, è stato adottato in violazione delle procedure regolamentari, è discriminatorio e lesivo dei diritti di coloro che, a suo tempo nominati dirigenti, hanno dovuto rinunciare alla nomina per l'impossibilità di affrontare i disagi economici del trasferimento;

che, infine, alla Direzione generale INPS esistono oltre 200 dirigenti in sovrannumero, come più volte detto dallo stesso Luciano Fassari.

Gli interroganti chiedono, pertanto, di sapere se non ritengano doverosa ed urgente, nel momento in cui si attua una politica di sacrifici tutta rivolta contro i

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1983

lavoratori ed i pensionati, alla quale gli interroganti si oppongono, almeno l'assunzione di provvedimenti idonei a ristabilire nell'INPS la legalità e la correttezza amministrativa, ponendo fine a situazioni di inammissibili privilegi ed ingiusti favoritismi, tenuto conto che le questioni sollevate investono direttamente gli organi dell'INPS preposti alla vigilanza sulla legittimità della erogazione delle pensioni ed al controllo sul funzionamento e la organizzazione del Consiglio di amministrazione dell'INPS e del Comitato speciale fondo pensioni lavoratori dipendenti. (4-00763)

FACCHETTI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro.* — Per sapere se risponde a verità la notizia che fin dal 1° gennaio 1983 non riceve integrale applicazione la legge n. 18 del 1980 che prevede particolari previdenze a favore degli invalidi civili totalmente inabili.

Per sapere, in particolare, per quale ragione l'equiparazione degli invalidi civili totalmente inabili ai grandi invalidi di guerra, prevista appunto a partire dal 1983, non venga tenuta in conto per quanto riguarda l'assegnazione della indennità di accompagnamento.

L'interrogante, ricordando che la legge n. 18 fu approvata unanimemente dal Parlamento nell'anno mondiale dell'handicappato, chiede di conoscere:

se ritengano illegittimo che si modifichi con atti amministrativi una legge della Repubblica;

se, eventualmente, non si sia confusa la necessità di rivedere previdenze assistenziali troppo largamente concesse negli anni scorsi, con questa che è invece una previdenza assolutamente necessaria per cittadini totalmente inabili;

quali provvedimenti il Governo intenda adottare, sia per ripristinare la situazione prevista dalla legge vigente, sia per porre allo studio eventuali modifiche della medesima (ad esempio introducendo una

differenziazione per fasce di reddito), da apportare, comunque, in via legislativa e non meramente amministrativa. (4-00764)

ZANONE E PATUELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere -

premessi che:

in data 7 settembre 1981 la Camera dei deputati approvò una mozione, nella quale si impegnava il Governo « ad assumere immediate iniziative per un provvedimento legislativo che chiarisca che la legge generale sul censimento ora vigente non estenda i suoi effetti sanzionatori nella ipotesi di mancata dichiarazione di appartenenza al gruppo linguistico per i figli minori nati da matrimoni misti, cioè i figli che sono nati da genitori che al censimento abbiano dichiarato di appartenere a gruppi linguistici diversi »;

constatato che:

sino ad oggi il Governo non ha adempiuto a tale impegno in ordine al particolare *status* dei figli minori mistilingui;

nel frattempo sono stati segnalati numerosi fatti gravemente lesivi dei diritti dei minori mistilingui, nonostante la legittima aspettativa di un imminente provvedimento legislativo che li avrebbe dovuti tutelare e sebbene la dichiarazione di appartenenza linguistica sia stata richiesta e resa solo ai fini ed agli effetti dell'articolo 89 dello Statuto speciale di autonomia (proporzionale nei ruoli della amministrazione civile dello Stato), come emerge dalla stessa intestazione del modulo di censimento -

quali siano i motivi del notevole ritardo del varo della normativa sui minori mistilingui, e se in particolare risponde a verità che si intende regolamentare la iscrizione alla scuola dei minori mistilingui non prevedendo sufficienti garanzie in ordine alla possibilità di ricorrere contro eventuali dinieghi d'iscrizione della scuola prescelta. (4-00765)

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1983

PATUELLI. — *Ai Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

il porto turistico di Cervia-Milano Marittima svolge un ruolo di grande importanza per il turismo da diporto nell'alto Adriatico e che negli ultimi tempi nell'ambito del consiglio di gestione del porto, di cui fanno parte i rappresentanti del comune e dell'Azienda di soggiorno, oltre ai rappresentanti degli utenti e della società costruttrice « Marina di Cervia S.p.A. », si è venuta a creare una grave situazione di tensione tra i rappresentanti degli utenti e della società costruttrice suddetta;

i rappresentanti degli utenti temono che, non essendo stati realizzati tutti i servizi e le infrastrutture previste dal progetto originario e già pagati dai singoli utenti alla società costruttrice, il demanio, in presenza di un'incompleta attuazione del progetto approvato, riduca la durata della concessione demaniale con conseguente danno che si scaricherebbe principalmente sui titolari dei posti barca e non sulla « Marina di Cervia S.p.A. » che ha già riscosso i canoni —

quali interventi intendano adottare per garantire i diritti degli utenti ed una piena funzionalità del porto turistico di Cervia-Milano Marittima. (4-00766)

PATUELLI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere —

premessi che il carcere bolognese di San Giovanni in Monte, nonostante il positivo impegno dei dirigenti e degli agenti di custodia, è fondamentalmente inadatto alla destinazione e le sue strutture sono ormai fatiscenti;

premessi, altresì, che la sovrappopolazione del carcere bolognese, dove convive un numero doppio di reclusi rispetto a quello *standard* con condizioni di convivenza al limite della umana dignità e civiltà —:

quando è prevista la conclusione dei lavori del nuovo carcere di Bologna di cui

è indispensabile sollecitare al massimo il completamento;

se non ritenga utile ed indispensabile impegnare le aziende pubbliche del settore delle costruzioni per far fronte agli indilazionabili lavori di restauro del carcere di San Giovanni in Monte di Bologna visto che da qualche anno le gare d'appalto indette sono andate deserte. (4-00767)

RONCHI. — *Ai Ministri per l'ecologia e di grazia e giustizia.* — Per sapere se sono al corrente che l'industria di prodotti farmaceutici intermedi, FARCHEMIA S.a.s. di Finotto Martino & C., sita nel territorio del comune di Treviglio (Bergamo), dal 1972 ad oggi ha accumulato ben 25 denunce per inquinamento e violazioni di leggi di vario tipo e ben due indagini (del Centro di ricerche di ecologia umana dell'Università di Padova e del Laboratorio provinciale d'igiene e profilassi di Bergamo) che rilevano fra l'altro:

a) che esistono all'interno di questo stabilimento numerose fonti di emissione forzata dalle quali fuoriescono sostanze, in alcuni casi, dotate di sicura tossicità;

b) la inadeguatezza e pericolosità dell'intero processo di nitrificazione, in particolare per il precario stato degli impianti;

c) elevate emissioni di dicloroetano (cancerogeno e fortemente tossico);

d) impiego nel ciclo produttivo di numerose sostanze pericolose e cancerogene (benzolo, toluolo, isopropanolo, tetraidrofurano, ecc.);

e) l'effettuazione di lavorazioni non autorizzate o addirittura vietate (per esempio la 5ª fase della cimetidina).

Nonostante tutto ciò questa azienda non solo continua a produrre con impianti costruiti in gran parte abusivamente ma, col pretesto di installare un nuovo depuratore, senza alcuna garanzia di bonifica degli attuali impianti e delle at-

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1983

tuali produzioni, chiede una variante al piano regolatore per poter ampliare i suoi impianti collocati in una zona agricola.

Per sapere - premesso:

che una recente indagine epidemiologica dell'USL ha rilevato un preoccupante aumento dei casi di tumore fra la popolazione della zona;

che la popolazione locale è ormai al limite della sopportazione per le continue emissioni di fumi maleodoranti e tossici;

che i contadini lamentano danno alle colture e grave inquinamento delle acque irrigue -

quali provvedimenti intendono adottare per:

1) imporre la bonifica degli impianti, la sospensione della produzione non autorizzata, la sostituzione delle sostanze tossiche e cancerogene;

2) garantire una riduzione e un controllo sulle emissioni di sostanze inquinanti, sia nell'atmosfera sia nelle acque;

3) verificare se nell'operato delle autorità locali, provinciali e regionali preposte alla tutela della salute e del territorio, non vi siano state colpevoli omissioni di atti dovuti per legge.  
(4-00768)

**SOSPURI.** — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere quali motivi ritardano la liquidazione della indennità *una tantum* in favore di Caterina Sciuto vedova Specchio, nata a Catania il 16 gennaio 1908 e residente in Pescara, secondo quanto stabilito con decreto n. 216 del 21 marzo 1983.  
(4-00769)

**SOSPURI.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se sia a conoscenza del provvedimento adottato dalla Direzione provinciale delle

poste e delle telecomunicazioni di Chieti in data 27 settembre 1983 nei confronti della signorina Antonietta Bomba, attualmente in servizio a Lanciano, alla quale, per sei mesi, è stato ridotto un quinto dello stipendio, in quanto accusata di « insubordinazione, indisciplina, inosservanza dell'orario di servizio e contegno irrispettoso verso il consiglio di disciplina ».

Per sapere, inoltre, se sia a conoscenza che tale provvedimento sarebbe stato adottato a seguito dei reclami proposti dalla sopra citata Antonietta Bomba, la quale, riconosciuta invalida al 45 per cento, verrebbe tuttavia ed incomprensibilmente destinata a servizi e turni incompatibili con il suo stato di salute.

Per sapere, infine, se non ritenga dover con urgenza intervenire per l'annullamento dell'ordinanza in questione e, ove fosse di diverso avviso, in cosa si sarebbero concretati gli invocati atti di « insubordinazione » e di « indisciplina », nonché in quali occasioni non sarebbe stato osservato l'orario di servizio e in quali forme si sarebbe manifestato il « contegno irrispettoso verso il consiglio di disciplina ».  
(4-00770)

**RAUTI, PELLEGATTA E LO PORTO.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se corrisponde a verità:

che nel febbraio 1981 oltre 220 fra ufficiali e sottufficiali specialisti aeronautici della base ALE di Viterbo chiesero, tramite il XXX « Cobar », al COIR dell'VIII CMT perché intervenisse presso il COCER, l'inclusione, nel pagamento della tredicesima mensilità, della indennità di volo;

che, vista l'inutilità di reiterate richieste, detti militari si videro costretti a rivolgersi al TAR del Lazio, il quale in data 24 novembre 1982 dava loro ragione riconoscendo la giustizia delle loro richieste;

che, in conseguenza della richiamata decisione della magistratura, il vicediret-

tore generale del Ministero della difesa, generale Tinti, in data 21 marzo 1983, ordinava agli uffici amministrazione del CALE, del RGPT ALE « Antares » e del 4° RRALE, di corrispondere ai ricorrenti la differenza di 13 mensilità rispetto a quella liquidata senza il computo delle indennità di volo, con le modalità di cui alla circolare n. 7069/TEB del 14 gennaio 1981 Uffesercito, ravvisando l'opportunità di estendere in via amministrativa il giudicato del TAR Lazio ai casi identici;

che successivamente con due fonogrammi lo stesso generale Tinti, prima comunicava la sospensione delle disposizioni impartite il 21 marzo, poi informava che era stata interessata l'avvocatura dello Stato per interporre appello al Consiglio di Stato avverso la sentenza del TAR del Lazio già richiamata;

che l'ispettore dell'ALE, fiero oppositore della concessione dell'indennità di volo sulla tredicesima mensilità ai militari della base di Viterbo, è lo stesso ispettore che avrebbe permesso all'ufficio amministrativo del reparto « Tucano », alle di lui dirette dipendenze, di computare ai componenti di detto reparto la indennità di volo nella tredicesima mensilità;

che lo stesso ispettore ha riunito, a seguito della sentenza del TAR, tutti insieme i ricorrenti, tenendo loro un discorso irriguardoso nei confronti della magistratura amministrativa, e altrettanto « pesante » nei confronti degli ufficiali e sottufficiali specialisti ricorrenti;

che dopo tale discorso, detti specialisti sono stati inviati a visita psico-fisica per accertare la effettiva idoneità al volo, contro ogni normativa in vigore;

che sempre in tale discorso, si sia « comunicato » agli specialisti in questione che essi non sarebbero più stati impiegati in missioni all'estero e quindi, ad esempio, non più assegnati allo Squadrone ITALAIRUNIFIL di stanza in Libano;

che l'Avvocatura dello Stato, in data 14 giugno 1983, ha interposto appello avverso la decisione del TAR del Lazio più volte richiamata.

Gli interroganti ove il Ministro appurasse la corrispondenza al vero di quanto sopra riportato, chiedono di sapere:

se non ritenga di elogiare il senso di responsabilità e il senso del dovere di militari protagonisti di innumerevoli interventi operativi fra i quali oltre a quelli quotidiani, vanno ricordati quelli prestati in occasioni di calamità nazionali quali i terremoti del Belice, di Tuscania, del Friuli, della Basilicata e dell'Irpinia nonché dell'alluvione di Firenze e quelli più specificamente militari, quali gli interventi operativi a livello internazionale in teatri di guerra (vedasi Libano); detto senso del dovere si è particolarmente manifestato nel momento in cui i militari dell'ALE hanno assorbito senza rimostranze le pesantissime « rimostranze » cui sarebbero stati sottoposti;

se non ritenga, inoltre, di far cessare le irresponsabili ritorsioni contro tali validissimi militari da parte di chi, se ha davvero tenuto i comportamenti di cui si parla, non è più in grado di ricoprire credibilmente il ruolo di comandante di una unità operativa tanto importante nella economia funzionale dell'Esercito italiano;

se, dopo la legge 23 marzo 1978, n. 78, la quale (agli articoli 6 e 18) riconosce la « giustezza » della corresponsione della indennità di volo, non ritenga almeno di non far più « coltivare » il ricorso dell'Avvocatura dello Stato presso il Consiglio di Stato, in segno di riparazione a quello che i militari della base ALE di Viterbo hanno dovuto sopportare, nel momento in cui hanno civilmente e legalmente chiesto il riconoscimento di un loro diritto. (4-00771)

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA ORALE**

FERRI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso:

che la situazione di stallo in cui versa la quadriennale d'arte di Roma, la impossibilità di programmare la ripresa dell'attività e di compiere le scelte necessarie per la riforma dell'ente, derivano in primo luogo dal fatto che non è stato ancora nominato il consiglio di amministrazione dell'ente stesso;

che già da alcuni mesi il consiglio comunale di Roma e le organizzazioni sindacali hanno designato per quanto di loro spettanza i membri che dovranno far parte del nuovo consiglio di amministrazione dell'ente —

quali ostacoli si frappongono alla designazione dei membri di spettanza governativa (presidente e segretario genera-

le da parte della Presidenza del consiglio, un rappresentante da parte del Ministero dei beni culturali e ambientali, un rappresentante da parte del Ministero della pubblica istruzione) e quindi alla nomina da parte della Presidenza del Consiglio dei ministri del nuovo consiglio di amministrazione dell'ente nel suo complesso.  
(3-00205)

BATTAGLIA E GUNNELLA. — *Al Ministro degli affari esteri* — Per conoscere:

quali passi concreti abbia svolto o intenda svolgere il Governo per aiutare a risolvere la drammatica situazione dei 30.000 cristiani assediati a Dar-El-Kamar e in procinto di essere sterminati, che è stata denunciata ieri da fonti vaticane;

se il problema sia stato affrontato, in che modo e con quali risultati, nei recenti colloqui a Roma col leader druso Jumblatt, che le fonti vaticane rendono responsabile della tragica condizione denunciata.  
(3-00206)

\* \* \*

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1983

## INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro della difesa, per sapere se è intendimento del Governo prorogare il provvedimento di esenzione dal servizio militare di leva e dal servizio sostitutivo civile adottato con legge 29 novembre 1982, n. 883, per l'anno 1983, per i giovani residenti nei comuni danneggiati dal terremoto del novembre 1980 e del febbraio 1981, tenuto anche conto dei nuovi eventi sismici che stanno interessando in questi giorni l'area napoletana e dell'evidenziarsi della brevità del termine supposto dal legislatore per il compimento delle attività di ricostruzione e di ripresa economica delle zone terremotate.

(2-00095) « BATTISTUZZI, BOZZI ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle partecipazioni statali, per sapere - premesso che l'andamento dello stabilimento della « Dalmine SpA » posto in Costa Volpino (Bergamo) desta profonde preoccupazioni perché:

è stata decisa una ulteriore cassa integrazione straordinaria da settembre a dicembre per il reparto delle lavorazioni a caldo;

continua la riduzione del personale, passato da 1.800 unità del 1975 a 1.300 unità dei giorni nostri;

è previsto l'arresto del laminatoio « a passo pellegrino » a partire dal 1°

gennaio 1984, con conseguente esuberanza di altre 350 persone -:

se non ritenga ancora del tutto valido l'impianto del laminatoio « a passo pellegrino » di Costa Volpino, nella sua configurazione di « laminatoio particolarmente idoneo alla produzione di piccole quantità di prodotti assai qualificati ». Ciò è confermato dall'andamento produttivo dell'ultimo anno della Dalmine SpA, che ha evidenziato un incremento degli ordini di piccole quantità di prodotti di alta qualità;

se non ritenga che il laminatoio « a passo pellegrino » della Dalmine di Costa Volpino sia perfettamente complementare al nuovo impianto NTM (nuovo treno medio) della Dalmine di Dalmine, che è invece un laminatoio adatto per grandi produzioni;

se non sia opportuno tener conto anche della facilità di approvvigionamenti derivante dalla vicinanza dello stabilimento della Terni (ex Italsider) di Lovere;

se, valutato tutto quanto sopra e impostato con concretezza un *budget* economico per il futuro, non ritenga di dar corso al riammodernamento del laminatoio « a passo pellegrino » di Costa Volpino, anziché al suo arresto, poiché esso sembra potersi perfettamente inserire in una gestione aziendale economicamente produttiva.

Non va infine dimenticato che la zona di Costa Volpino ha perduto negli ultimi anni diverse centinaia di posti di lavoro e non presenta occasioni alternative per gli ulteriori 350 lavoratori che rischiano la disoccupazione.

(2-00096) « TREMAGLIA, MENNITTI, VALENSISE, RAUTI ».



IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1983

## MOZIONE

La Camera,

preso atto:

a) che la gravità della crisi siderurgica è ormai ben nota nelle sue caratteristiche non solo congiunturali ma anche strutturali e nella sua dimensione mondiale;

b) che l'obiettivo di risanamento e di riorganizzazione della siderurgia a partecipazione statale è stato già oggetto di deliberazione CIPI in data 27 ottobre 1981;

c) che il Governo italiano in data 18 luglio 1983, in sede comunitaria, ha manifestato l'esigenza di non squilibrare il rapporto produzione-consumi nel settore siderurgico;

d) che le attuali politiche comunitarie sono svolte, per l'impegno di tutti i *partners*, a facilitare una ristrutturazione a livello europeo che risani entro il 1985 il settore siderurgico;

e) delle dichiarazioni rese dal Governo alle Commissioni riunite Bilancio e Industria sul pesantissimo stato di crisi economica in cui versa il gruppo Finsider;

f) della necessità di favorire una razionalizzazione produttiva che conduca alla migliore integrazione possibile fra produttori privati e partecipazioni statali,

invita il Governo,

sentite le organizzazioni sindacali:

1) a definire in sede CEE una rinegoziazione delle quote produttive che tenga conto dei consumi nazionali e del grado di efficienza dei nostri impianti e che tuteli adeguatamente gli interessi nazionali

nel ridimensionamento di capacità produttive su scala europea;

2) a richiedere, sempre in sede CEE, il massimo di misure compensative e di sostegno a fronte dei sacrifici produttivi ed occupazionali che un serio contributo italiano alla politica comunitaria comporterà;

invita, altresì, il Governo:

a predisporre le misure necessarie onde evitare che gli interessi del Paese vengano danneggiati da pratiche commerciali abusive, in particolare attuando più rigorosi controlli atti ad evitare importazioni irregolari e arginando eventuali operazioni di *dumping*;

ad adottare misure che favoriscano la ristrutturazione delle imprese, in particolare attraverso la eliminazione degli impianti obsoleti e il risanamento delle strutture patrimoniali e finanziarie al fine di rendere competitiva ed efficiente l'Azienda Italia;

a predisporre tutti gli opportuni strumenti atti a favorire i processi di trasformazione industriale che si rendono comunque necessari, in particolare nei punti più colpiti dalla crisi siderurgica, nell'ambito di un provvedimento che riguardi i bacini di crisi conseguenti a processi di ristrutturazione industriale di particolare rilevanza, e ciò anche attraverso interventi di carattere infrastrutturale;

ad assicurare ogni possibile intervento atto a fronteggiare la crisi occupazionale anche attraverso un appropriato utilizzo di strumenti di mobilità, di riqualificazione professionale e di misure straordinarie di ordine previdenziale.

(1-00018) « CITARISTI, SACCONI, GUNNELLA, CARIA, FACCHETTI, LUSSIGNOLI, PUMILIA, VISCARDI, MARZO, PELLICANÒ ».

---

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1983

---

abete grafica s.p.a.  
Via Prenestina, 683  
00155 Roma