

RESOCONTO STENOGRAFICO

105.

SEDUTA DI LUNEDÌ 12 MARZO 1984

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **ODDO BIASINI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	8723	ROSSI ALBERTO (DC), Relatore	8726, 8736
Disegni di legge:		SANESE NICOLA, Sottosegretario di Stato	
(Annunzio)	8723	<i>per l'industria, il commercio e l'arti-</i>	
		<i>gianato</i>	8726
Disegno di legge (Discussione):		Proposte di legge:	
Conversione in legge del decreto-leg-		(Annunzio)	8723
ge 31 gennaio 1984, n. 8, concernen-		(Assegnazione a Commissioni in sede	
te proroga al 29 febbraio 1984 delle		referente)	8724
tariffe e delle condizioni di polizza		Interrogazioni:	
dell'assicurazione della responsabi-		(Annunzio)	8737
lità civile derivante dalla circolazio-		Petizioni:	
ne dei veicoli a motore e dei natanti		(Annunzio)	8725
stabilite con la delibera n. 3/1983		Risposte scritte ad interrogazioni:	
del Comitato interministeriale dei		(Annunzio)	8725
prezzi (1217)		Ordine del giorno della seduta di doma-	
PRESIDENTE	8725, 8726, 8732, 8735, 8737	ni	8737
BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN)	8735, 8736, 8737		
CAFIERO LUCA (Misto-PDUP)	8732		
GRADUATA MICHELE (PCI)	8726		

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MARZO 1984

La seduta comincia alle 17.

GUIDO MARTINO, *Segretario f.f.*, legge il processo verbale della seduta del 6 marzo 1984.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Augello, Benedikter, Casalnuovo, Corsi, Curci, Del Donno, De Rose, Diglio, Fiorino, Poggiolini e Tagliabue sono in missione per incarico del loro ufficio.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. In data 9 marzo 1984 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

MACIS ed altri: «Norme in materia di delitti contro la persona e di sequestri a scopo di estorsione» (1400);

CARLOTTO ed altri: «Modifica dell'articolo 12 della legge 9 gennaio 1963, n. 9, concernente le decisioni per i ricorsi avverso l'accertamento dei contributi e l'iscrizione negli elenchi dell'assicurazione generale obbligatoria dei coltivatori diretti, mezzadri e coloni» (1401);

CARLOTTO ed altri: «Modifica all'articolo 4 del decreto-legge 12 settembre 1983 n. 463, convertito in legge, con modifica-

zioni, dalla legge 11 novembre 1983, n. 638, concernente le scadenze per i versamenti dei contributi aggiuntivi aziendali per i coltivatori diretti, mezzadri e coloni» (1402);

NAPOLITANO ed altri: «Nuove norme per la ricostruzione e la rinascita dei territori della Basilicata e della Campania colpiti dal terremoto» (1403).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di disegni di legge.

PRESIDENTE. In data 9 marzo 1984 è stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

dal Ministro della difesa:

«Iscrizione e avanzamento nel ruolo d'onore dei militari e graduati di truppa dell'Esercito, della Marina, dell'Aeronautica, del Corpo della guardia di finanza e del Corpo degli agenti di custodia» (1399).

In data 12 marzo 1984 è stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

dal Ministro dell'interno:

«Proroga del termine previsto dall'articolo 114 della legge 1° aprile 1981, n. 121, concernente il nuovo ordinamento dell'Amministrazione della pubblica sicurezza» (1404).

Saranno stampati e distribuiti.

Assegnazione di proposte di legge a Commissioni in sede referente.

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

I Commissione (Affari costituzionali):

RAUTI: «Nuove norme per l'inquadramento di funzionari dello Stato nella qualifica di primo dirigente» (155) *(con parere della V Commissione);*

GIANNI ed altri: «Modifica dei requisiti generali per l'ammissione agli impieghi civili dello Stato, degli enti pubblici economici, degli istituti di credito di diritto pubblico» (1338);

II Commissione (Interni):

PICANO ed altri: «Norme per la tutela del diritto alla riservatezza delle persone fisiche nel trattamento automatizzato dei dati e delle informazioni personali» (1144) *(con parere della I e della IV Commissione);*

FIORI: «Concessione di un contributo annuo all'Associazione italiana ciechi di guerra» (1269) *(con parere della I e della V Commissione);*

III Commissione (Esteri):

FERRARI MARTE ed altri: «Istituzione del Consiglio generale dell'emigrazione italiana» (97) *(con parere della I, della V e della XIII Commissione);*

IV Commissione (Giustizia):

GITTI ed altri: «Potenziamento degli uffici giudiziari di Brescia» (1136) *(con parere della I e della V Commissione);*

GENOVA: «Norme integrative della legge 29 maggio 1982, n. 304, sulla sicurezza e sulla condizione civile delle persone condannate od imputate per fatti di eversione dell'ordinamento costituzionale» (1159) *(con parere della I e della II Commissione);*

VITI: «Applicazione delle norme previste

dagli articoli 4, 5 e 6 del decreto del Presidente della Repubblica 1° giugno 1972, n. 319, al personale assunto ai sensi della legge 30 luglio 1973, n. 476, concernente conferimento di posti di vice cancelliere e di vice segretario» (1294) *(con parere della I e della V Commissione);*

VI Commissione (Finanze e Tesoro):

CONTU e CARLOTTO: «Interpretazione autentica della lettera *b* dell'articolo 26 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, concernente provvedimenti per la cooperazione» (937) *(con parere della I, della IV, della V e della XIII Commissione);*

MEMMI ed altri: «Norme integrative della disciplina del contenzioso tributario» (1241) *(con parere della I, della IV e della V Commissione);*

IX Commissione (Lavori pubblici):

SINESIO ed altri: «Nuove norme per la disciplina della costruzione e l'esercizio di linee elettriche aeree-esterne» (1306) *(con parere della I, della X e della XII Commissione);*

X Commissione (Trasporti):

POTI ed altri: «Ristrutturazione dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici» (1140) *(con parere della I, della V e della VI Commissione);*

XII Commissione (Industria):

RIGHI ed altri: «Legge-quadro per l'artigianato» (1206) *(con parere della I, della IV, della V, della VIII e della XIII Commissione);*

LODA ed altri: «Integrazione all'articolo 2 della legge 27 luglio 1979, n. 301, concernente la situazione dei lavoratori delle aziende siderurgiche in crisi» (1350) *(con parere della I, della V e della XIII Commissione);*

XIV Commissione (Sanità):

RUBINO ed altri: «Norme per la raccolta, la separazione e la distribuzione del sangue

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MARZO 1984

umano, dei suoi componenti e dei suoi derivati» (1226) (con parere della I, della IV, della V, della VI e della XIII Commissione).

Annunzio di petizioni.

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

GUIDO MARTINO, *Segretario f.f.*, legge:

Giovanni Gilardi, da Como, chiede un provvedimento legislativo per affidare ad un ente pubblico la gestione dell'assicurazione per la responsabilità civile automobilistica, sottraendola alle compagnie private (46);

Fernando Spagnoli, da Parma, chiede un provvedimento legislativo per consentire la fornitura gratuita di protesi dentarie ai cittadini meno abbienti assistiti dal Servizio sanitario nazionale (47);

Fernando Spagnoli, da Parma, rappresenta la comune necessità che gli automobilisti che causano incidenti stradali siano sottoposti ad esame del sangue per accertare l'eventuale presenza di alcool o di sostanze stupefacenti (48);

Giacinto Bagetta, da Davoli Superiore (Catanzaro), rappresenta la comune necessità di assegnare alle reti televisive private parte delle somme spettanti alla RAI in base alle norme vigenti (49);

Flavio Bertoletti, da Milano, e numerosi altri cittadini, chiedono un provvedimento legislativo per la realizzazione delle strutture necessarie a garantire adeguate forme di assistenza ai malati mentali (50);

Innocente Bosio, da Cassola (Vicenza), chiede un provvedimento legislativo per la modifica degli articoli 6 e 8 del decreto-legge 23 gennaio 1982, n. 9, concernente norme per l'edilizia residenziale e provvidenze in materia di sfratti, come modificato dalla legge di conversione 25 marzo 1982, n. 94 (51).

PRESIDENTE. Le petizioni tesè lette saranno trasmesse alle Commissioni competenti.

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.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 31 gennaio 1984, n. 8, concernente proroga al 29 febbraio 1984 delle tariffe e delle condizioni di polizza dell'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti stabilite con la delibera n. 3/1983 del Comitato interministeriale dei prezzi (1217).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 31 gennaio 1984, n. 8, concernente proroga al 29 febbraio 1984 delle tariffe e delle condizioni di polizza dell'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti stabilite con la delibera n. 3/1983 del Comitato interministeriale dei prezzi.

Ricordo che la Commissione affari costituzionali, nella seduta del 1° marzo 1984, ha espresso parere favorevole sulla esistenza dei requisiti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione, per l'adozione del decreto-legge n. 8, di cui al disegno di legge n. 1217

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. Avverto che i gruppi parlamentari del Movimento sociale italiano-destra nazionale e del partito comunista ne hanno chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del terzo comma dell'articolo 83 del regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Rossi.

ALBERTO ROSSI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il dibattito in Commissione su questo provvedimento è stato ampio ed approfondito ed ha visto la partecipazione di tutte le parti politiche.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MARZO 1984

Ritengo pertanto di potermi rimettere alla relazione scritta, che è appunto il frutto del dibattito in Commissione (*Commenti del deputato Pochetti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.

NICOLA SANESE, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Graduata. Ne ha facoltà.

MICHELE GRADUATA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come abbiamo già fatto in Commissione industria, vogliamo sottolineare una esigenza che riteniamo sia avvertita non solo da noi, ma dalla stragrande maggioranza degli italiani ed utilizzare questa occasione per inquadrare il disegno di legge in esame nel contesto della politica assicurativa perseguita da un po' di tempo a questa parte dal Governo.

Mi si consenta innanzitutto, onorevole sottosegretario, un interrogativo, che non è retorico: esiste una politica assicurativa del Governo?

Ormai gli automobilisti sono i primi a pagare il prezzo di una politica economica ingiusta ed inefficace. Lo fanno attraverso l'aumento della benzina — l'ultima volta si è trattato di 2 mila miliardi — e con l'aumento delle tariffe della RCA. Tra gli automobilisti — bisogna ricordarlo — vi sono quegli stessi operai ai quali da un lato si taglia la scala mobile e dall'altro si aumentano le tariffe, come in questo caso; quegli stessi operai nei cui confronti si porta avanti una opera di informazione nel tentativo di convincerli che alla fine verranno a guadagnare da questa manovra di politica economica.

Questa operazione (così è stata definita) si avvale di ogni strumento, di un uso distorto e di parte degli strumenti di informazione di massa (la RAI ed i giornali) ed anche di qualche piccola bugia, come quella contenuta nella relazione al disegno di legge in esame, là dove si afferma che la

decisione del Governo di prorogare le tariffe RC-auto vigenti nel 1983 sarebbe derivata dal fatto che la Commissione consultiva non avrebbe potuto portare a termine le proprie elaborazioni e valutazioni in tempo utile per consentire la conclusione del procedimento per l'approvazione delle nuove tariffe.

La verità è un'altra, lo sappiamo tutti, lo ha denunciato la nostra ed anche altre parti politiche in sede di Commissione industria. La verità è che la commissione Filippi ha concluso in tempo utile i suoi lavori trasmettendo i relativi dati all'istituto di vigilanza ISVAP che, per altro, in una riunione convocata *ad hoc* ha espresso parere favorevole sulle proposte avanzate.

Mi permetto di porre una domanda. Se denunciavamo tutto questo siamo settari? Oppure siamo pregiudizialmente contrari a questo Governo? O forse non è semplicemente legittimo denunciare che la ragione politica del rinvio è che il Governo è ricorso a questa operazione di piccolo cabotaggio per avere in mano un'arma in più come materia di scambio nelle trattative con il sindacato, e tutto ciò in dispregio al Parlamento, proprio mentre si parla di riforme istituzionali?

Si è parlato, in questa campagna di informazione, del rincaro del 9,9 per cento della tariffa RCA, al di sotto, cioè, del tasso di inflazione. Invece, il reale aumento — secondo quanto viene denunciato da più parti, non solo da parte comunista — si aggirerà intorno al 14 e al 18 per cento.

Ma non vogliamo qui addentrarci in discussioni di carattere tecnico. Resta il fatto, però, che sulla RCA pende una minaccia di qui a cinque mesi, quando i massimali italiani di assicurazione andranno omologati a quelli europei, con un aumento, a seconda della cilindrata, che va dalle 48 alle 36 mila lire annue; somme che porteranno la tariffa reale dal 9,9, come alcuni esperti denunciano, al 18 o al 14 per cento. A ciò si aggiunga che la «Carta verde» passerà dalle attuali 14 mila alle 18 mila lire, e non sarà più gratuita per coloro che hanno un massimale di sinistro di 200 milioni. Inoltre, non va dimenticata la decisione di rincarare del 18 per cento la tariffa per i

motocicli e del 15,4 per cento quella per i motocarri.

In sostanza, il rinvio ha costituito l'occasione per poter determinare questo aumento reale che ho evidenziato. E allora, la domanda che vorrei rivolgere al rappresentante del Governo è la seguente: quale sarà l'effetto trascinate sull'inflazione per l'anno prossimo, visto che il Governo è impegnato a combatterla? E, se i lavoratori protestano di fronte a questi aumenti, c'è occasione per attaccare la piazza, quando poi noi sappiamo che quella stessa piazza, oggi tanto vituperata, ha contribuito a portare i livelli della democrazia a quelli che noi oggi registriamo!

Quindi, la domanda che noi comunisti abbiamo sempre rivolto quando abbiamo affrontato questioni di questa natura è: l'aumento della tariffa è legato a questioni e a criteri tecnici, oppure a criteri politici? Questo è il nodo che il Governo deve sciogliere, oggi come in altre occasioni. E, se è soltanto un aumento di carattere politico, non risulta ufficialmente che su una posizione, che riguarda direttamente, oltre che la gestione di imprese pubbliche, anche quella di imprese private, se pure autorizzate all'esercizio del servizio nazionale dell'RCA, le imprese medesime siano state sentite, né si sa quali contropartite siano state promesse.

Comunque, ammesso anche che tali contropartite non vi siano state, né richieste né offerte, pur tuttavia non si è tenuto conto della conseguenza che il provvedimento potrà avere sul servizio. E, se le conseguenze si manifesteranno in un ulteriore logoramento della qualità del servizio nazionale, l'operazione del Governo non potrà risultare che grave e preoccupante.

Prima di entrare nel merito dei singoli articoli del decreto-legge, mi preme denunciare con forza l'assenza di un'azione programmata del Governo in un settore così importante, che si caratterizza per un mercato pluralista nel quale opera una concentrazione di pochissime grandi imprese, non più di una decina (qualche tempo fa si definivano «le galline dalle uova d'oro»), e nel contempo una miriade di medie e piccolissime imprese che, di fronte alla situazione

critica del paese, corrono il rischio di entrare entro breve tempo in crisi.

Ecco allora l'altra domanda: si pensa da parte del Governo di continuare ad andare avanti puntando tutto sui risultati finali del provvedimento, o intervenendo piuttosto nelle diverse fasi della formazione dei prezzi? Questo è il senso del mio intervento, volto a cogliere il senso dei processi in atto, delle distorsioni, delle insufficienze, dei problemi aperti in questo settore.

Ritengo che tre siano le domande cui bisogna dare una risposta: dove va il servizio RCA? Dove va l'impresa assicuratrice italiana? Dove va il settore delle assicurazioni, avuto riguardo al contesto economico e sociale del nostro paese e dell'Europa comunitaria?

Per quanto riguarda la prima domanda, si può dire che, per individuare la dinamica e la presumibile linea di tendenza, bisogna esaminare due aspetti fondamentali: da un lato, la resa del servizio al pubblico e dall'altro l'ammontare della tariffa e il modo in cui viene determinata. Sappiamo bene che questi due aspetti sono tra loro strettamente collegati, perché, se si alza il livello delle garanzie prestate, la tariffa lievitava di conseguenza.

Sulla resa del servizio al pubblico non abbiamo difficoltà ad ammettere che nel corso dell'ultimo periodo molto è stato fatto, sia sul terreno legislativo, con una serie di leggi (valga per tutte ricordare quella per l'istituzione dell'organo di controllo, sul quale poi tornerò), sia sul terreno amministrativo, con la chiusura di alcune imprese di assicurazione che non pagavano i sinistri (le cosiddette «imprese-pirata»), sia ancora a livello di autodisciplina, con la istituzione di organismi di controllo come la SOFIGEA e come l'Ufficio reclami istituito presso le aziende di assicurazione.

Pur ammettendo però questi notevoli passi in avanti, noi riteniamo che molto ancora resti da fare per ammodernare nel suo complesso tutto il servizio e renderlo sempre più aderente ad una società che si evolve, puntando su alcuni fattori fondamentali. Primo fra tutti — voglio ribadirlo, visto che se ne parla in tutte le sedi, televisione e giornali, salvo che qui dentro —

quello della prevenzione degli incidenti stradali, causati essenzialmente da una crescita abnorme e tumultuosa della circolazione nel corso degli ultimi anni; crescita squilibrata tra il nord e il sud del paese. Altra causa è la scarsa attenzione dedicata alla sicurezza dei veicoli, sia in fase di costruzione che in fase di manutenzione; così come la carenza di controlli attitudinali dei conducenti, sia in fase di rilascio, che in fase di rinnovo delle patenti. Manca poi una educazione stradale in generale. E non dimentichiamo che queste denunce si basano sulla carne viva di migliaia di persone: dal 1970 ad oggi, in Europa vi sono stati per incidenti stradali un milione di morti e 20 milioni di feriti. Queste sono le dimensioni quantitative del problema!

Intervengono poi altri fattori, come quelli sociali e quelli legati all'età: i sinistri più gravi sono provocati dai giovani intorno ai 20-24 anni, mentre tra i pedoni più colpiti sono da un lato i ragazzi tra i 5 e i 9 anni e dall'altro gli anziani oltre i 70 anni.

Un secondo terreno di intervento è quello della estensione e della elevazione delle garanzie obbligatorie della RCA, richieste sia dai cittadini italiani e sia dalle direttive comunitarie, in base alle quali la legislazione italiana va adeguata a quella degli altri paesi europei.

Non vi è dubbio che in una società a democrazia matura il livello dei servizi tende a crescere sia in qualità sia in quantità. Allo stesso tempo c'è bisogno (ecco un altro settore di intervento) di un miglioramento dei meccanismi di risarcimento, abbreviando i tempi per la liquidazione dei danni; nonché di una attenta vigilanza sulla liquidazione dei sinistri.

Ho già espresso un concetto che voglio richiamare: presso la direzione generale delle assicurazioni, recentemente, è stato istituito un ufficio reclami; analogo ufficio è previsto dalla legge istitutiva dell'istituto di controllo (ISVAP), con poteri ampliati; la stessa associazione fra le imprese di assicurazione cura da anni un ufficio reclami. Tuttavia, ciò non è sufficiente per avere cognizione della velocità reale di liquidazione sinistri e dell'entità dei risarcimenti; analisi per questi punti su tutto il

mercato aggregato e disaggregato, per singole imprese, sono state operate dalla commissione Filippi, annualmente, insieme con altri dati afferenti alle imprese (dalle questioni dei caricamenti, ai rendimenti finanziari, alle riserve tecniche e così via). Da questi dati risulta che molte imprese sono ancora ben lontane dal realizzare una buona velocità di liquidazione ed un equo pagamento dei sinistri; questi dati che palesano una situazione di insufficienza vengono valutati dall'organo di controllo insieme con altri dati aziendali e non sono estrapolati in un controllo *ad hoc* volto a vigilare in particolare come venga reso il servizio al pubblico da parte delle singole imprese. Succede spesso che aziende finanziariamente sane e puntuali nell'assolvimento delle varie incombenze risultino invece particolarmente restie a buoni *trends* di liquidazione dei sinistri: in buona sostanza, il lavoro della commissione RCA dovrebbe essere ulteriormente finalizzato al controllo del servizio sinistri delle imprese, da considerarsi almeno per l'organo portatore dell'interesse pubblico l'elemento più importante in questo tipo di attività.

Affronto la questione legata più direttamente al decreto-legge oggi in discussione, la formazione della tariffa RCA, il suo potenziale annuale aumento. La sua gestione, da un lato, comporta aspetti formali e, dall'altro, sostanziali: quelli formali concernono le metodiche per individuare un'equa tariffa, come viene detto; gli aspetti sostanziali sono relativi al contenimento dei costi alla fonte, per riparazioni, perizie e così via. Mentre in ordine al primo aspetto, formale, oggi si è a livelli europei per precisione e trasparenza, in relazione al secondo poco o niente è stato fatto da parte del Governo. Esaminiamo in dettaglio la costruzione di una tariffa RCA: ci sono voluti anni di lavoro per ottenere l'analisi tariffaria oggi seguita in Italia. Essa è costruita su cinque parametri del tutto svincolati dai bilanci di impresa, ma totalmente ricostruiti dai dati del conto consortile e dalle previsioni governative. Nel dettaglio, la tariffa poggia innanzitutto sul costo medio dei sinistri: è un dato che si costruisce

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MARZO 1984

in base all'esistenza dei pagamenti registrati dal conto consortile negli ultimi cinque anni, imprimendo ad essi una dinamica svalutativa per i prossimi cinque anni, in base a valutazioni dei ministri del tesoro e del bilancio. Tali previsioni però hanno registrato purtroppo, negli ultimi anni, notevoli spostamenti e ciò vale anche per la proposta di tariffa avanzata per l'anno in corso; questi spostamenti dalla realtà costituiscono uno degli elementi più deboli per l'intera architettura della tariffa; i dati di bilancio delle imprese assicurative non vengono toccati e pertanto la tariffa non viene influenzata da informazioni e dati di fatto.

La tariffa si forma anche sulla frequenza dei sinistri, con l'applicazione ormai da alcuni anni della tariffa *bonus-malus*; la frequenza dei sinistri nel nostro paese si è attestata a livelli europei, passando dal 32 per cento di sei anni fa, a meno del 15 per cento nell'ultimo anno, con tendenza a scendere ancora, il che è dovuto però, nei tempi recenti (non dimentichiamolo, per non prendere abbagli), anche alla recessione in atto nel nostro paese. Anche questo dato si ricava dalle informazioni del conto consortile e non dipende da notizie aziendali.

Il terzo elemento che costituisce la tariffa, è il rendimento delle riserve tecniche; qui vi è una certa differenziazione fra le grandi e le piccole imprese, ma neppure questo dato dipende dai bilanci di impresa, perché viene calcolato in maniera virtuale, tenendo cioè conto dei rendimenti medi degli impieghi ammessi per le imprese assicurative nel piano n. 39 per il ramo RC-auto sia di natura mobiliare che di natura immobiliare. Il quarto elemento è l'ipotesi di inflazione governativa. Come già detto, questo dato provoca notevoli scostamenti dalla realtà delle tariffe annuali: se negli ultimi anni non si fosse avuto un rientro della frequenza sinistri superiore a quello preventivato, che in parte ha compensato questi scostamenti, la tariffa sarebbe completamente andata fuori misura, con effetti devastanti sul mercato. Per correggere questo effetto è stato suggerito da diverse parti di inserire nella tariffa un meccani-

simo di conguaglio *a posteriori*, annuale, limitato ai soli elementi interni della gestione aziendale e cioè la frequenza dei sinistri e l'ipotesi di inflazione governativa.

Poiché su questa ipotesi si è discusso anche durante l'indagine conoscitiva e questa proposta è stata avanzata da diverse parti, vorremmo sapere qual è la posizione del Governo a questo proposito. Con questo correttivo si potrebbe, a nostro avviso, rendere la tariffa più aderente alla realtà evitando che, in alcune annate, i maggiori costi vengano addossati, senza alcun rimedio, all'utente e che, in altri anni, i minori costi vadano a squilibrare ulteriormente un mercato RC-auto assai fragile. Se infatti la RC-auto presenta una tariffa in passivo, le imprese tendono a riequilibrare i costi addossando le perdite ed altri rami più redditizi, e ove questi ultimi non sussistano, le perdite sono secche sia per le imprese in questione, sia, più in generale, per l'economia del nostro paese.

Il quinto elemento che costituisce la tariffa è rappresentato dai caricamenti. Questa voce è quella che risente meno di valutazioni esterne e interne, in quanto è addirittura fissata per legge ed il suo *plafond* è del 32 per cento. Si pensi che quando nel Parlamento si intraprese la battaglia per «plafonare» le spese delle imprese assicurative per la RCA auto, i costi medi del mercato superavano il 38 per cento: ciò sta a dimostrare che una accorta politica legislativa, suffragata da una conseguente politica amministrativa, può riuscire a correggere le anomalie, gli sprechi e i parassitismi dai quali è affetta la nostra economia. Tutto questo vale per quanto riguarda la metodica della tariffa, ma è sugli aspetti sostanziali, cioè sul controllo dei costi e sulle prestazioni che si erogano, che poco o niente è stato fatto da parte del Governo. Qui bisogna distinguere tra premio puro e caricamenti. Sui caricamenti il cammino si è bene avviato, data la crescente applicazione dell'informatica in questo settore. Infatti gli elementi sostanziali dei caricamenti sono: le spese generali, le spese di liquidazione sinistri e le spese provvigionali. Spese queste che sono diminuite negli ultimi anni, mentre è sul premio puro che si

registrano i maggiori ritardi, le maggiori resistenze. Gli elementi che contribuiscono a determinare il premio puro sono: le spese di riparazione delle autovetture e le spese ospedaliere. Per quanto riguarda le spese ospedaliere non mi soffermo, in quanto vi è persino in corso un dibattito relativo al servizio sanitario nazionale. Per quanto concerne invece le spese di riparazione, da alcuni anni è stato dato incarico all'ACI di sperimentare accordi a livello territoriale e categoriale con gli autoriparatori, dopo avere esperito varie prove tecniche sul costo orario di alcune riparazioni tra le più ricorrenti. Al riguardo è stato redatto un «tempario» sul quale tuttavia i riparatori non si sono quasi mai trovati d'accordo. Vista l'importanza di tale voce e la difficoltà obiettiva di raggiungere accordi su scala nazionale con categorie di riparatori assai diversificate (si va dal concessionario della grossa casa automobilistica al piccolo artigiano riparatore, con costi orari della manodopera del tutto differenti), vorremmo che il Governo si facesse parte diligente per concludere negoziati triangolari tra minindustria, riparatori ed ACI per dare un minimo di certezza a questa voce di spesa che risulta essere la più gravosa nei risarcimenti-danni. A ciò si aggiunga che un tale negoziato rischierebbe di non produrre buoni effetti se ad applicarlo non intervenisse l'opera professionale del perito, la cui attività dovrebbe essere protetta da un registro o da un albo.

Infine in questa partita entrano anche i costruttori di automobili, per i quali va posto il problema delle misure di sicurezza su strada e non soltanto del listino prezzi dei ricambi, che vengono maggiorati in modo sproporzionato rispetto al costo globale delle autovetture. I dati che noi abbiamo quest'anno, per quanto riguarda le case automobilistiche, testimoniano che non si è intrapresa una strada e ritroso, ma che si continua sulla vecchia strada. Per non parlare poi del costo assai elevato che il fenomeno inerente alla desuetudine alla costruzione dei pezzi di ricambio provoca nelle riparazioni.

In sostanza, per conseguire successi in questa direzione è necessario che si verifi-

chino, a nostro avviso, due condizioni irrinunciabili: che vi sia la volontà del Governo e dell'istituto di controllo ISVAP ad avviare questo processo di contenimento dei costi e che vi sia la determinazione dell'utenza di farsi parte diligente per la tutela dei propri interessi sia come singola utenza (organizzazione dei consumatori) sia come utenza industriale, facendo pervenire all'organo di vigilanza le proprie proposte attorno al servizio RC-auto.

La seconda domanda che abbiamo posto al centro di questo nostro intervento è la seguente: dove va l'impresa assicurativa RC-auto? Infatti non si può parlare del servizio assicurativo senza osservare l'impresa che lo deve rendere, cercando di darne un giudizio di sintesi, puntando su tre filoni fondamentali: efficienza della gestione dell'impresa, resa del servizio al pubblico e amministrazione finanziaria della impresa stessa. In questo campo sarebbe erraneo parlare di medie imprese, in quanto il portafoglio RC-auto non è equamente distribuito nel mercato, ma è quantitativamente più presente nella maggiore impresa e percentualmente nella minore impresa. Per questo motivo non esiste una dimensione media dell'impresa RC-auto. Ciò significa che, adottando opportune politiche di contenimento dei costi, si possono ulteriormente ridurre i costi di gestione nel loro complesso: questa è una strada sulla quale bisogna intervenire.

Ma dove va il mercato delle assicurazioni? Non basta analizzare il servizio assicurativo RC-auto e l'impresa che lo esercita, ma occorre anche riferirsi al mercato in cui queste imprese operano. Per il passato, gli utenti non si fidavano di quello che dicevano gli imprenditori assicurativi, i quali, a loro volta, non nutrivano fiducia negli utenti. Oggi queste differenze esistono ancora, ma gli uni e gli altri hanno uno strumento di verifica, rappresentato dall'ISVAP e dalla relazione annuale sullo stato del mercato, in analogia a quanto avviene nella Banca d'Italia. L'ente di controllo dovrebbe avviare una pubblicazione contenente non solo meri dati, ma anche valutazioni di merito. Sta in queste parole un primo giudizio di merito sulla relazione

sullo stato della politica assicurativa, inviatici qualche mese fa dal ministro. Ho parlato di diffidenze, ma voglio ricordare — dal momento che ne parlammo già in questa stessa aula — le speranze suscitate tra tutte le forze politiche per l'istituzione dell'ISVAP (l'istituto di controllo), per poter intervenire efficacemente in questo settore assicurativo. Debbo confessare che molte di quelle speranze sono ancora vive in noi comunisti, ma nello stesso tempo voglio denunciare il fatto che, oggi, il ministro Altissimo presenta una relazione burocratica che, a nostro avviso, non affronta i nodi veri del problema. Sono cento pagine di documenti nelle quali il ministro — che solitamente trova il tempo di dire e di fare tante cose — non se la sente di spendere una parola su ciò che si vuole fare nel settore assicurativo, sul ruolo che deve avere l'azienda di Stato — l'INA — che viene menzionata soltanto una volta per dire che esiste. Nello stesso tempo non si dice nulla su come migliorare la qualità dei servizi; vi è una sola paginetta sul personale e non una parola sulla situazione dei dipendenti delle agenzie per i quali (parlo degli agenti di assicurazione) esiste in contratto firmato e non ancora approvato.

In sostanza, l'unica cosa certa che traparere dai dati forniti dalla relazione è che le cose vanno bene per le imprese assicuratrici, le quali, ormai, sono diventate 211: 163 nazionali e 48 estere. Nel corso del 1982 il complesso di queste imprese ha raccolto oltre 10 mila miliardi di premi, di cui 1.200 nel ramo vita e 8.900 nel ramo danni.

Lo sviluppo del settore assicurativo in relazione all'andamento segnato dal prodotto interno lordo e dal costo della vita, nell'ultimo quinquennio è del 116 per cento in valore corrente e dello 11,6 per cento in termini reali.

Vorrei quindi soffermarmi brevemente sulla cifra di 10 mila miliardi, che è poco o molto a seconda di come si valuta questo dato. È molto se si pensa che il settore non è stato ancora avviluppato dalla spirale recessiva e continua ad accrescersi con un ritmo superiore al tasso di infla-

zione e, in ogni caso, ad un tasso di gran lunga superiore all'incremento medio dell'economia italiana nel suo complesso.

È poco se raffrontato con le quote di mercato che le assicurazioni hanno in Europa e nel mondo industriale; ed è ancora poco se messo a paragone con la raccolta bancaria e con il mercato potenziale.

Ma qual è questo mercato potenziale? In primo luogo quello previdenziale, che tuttavia in Italia è pressoché coperto dalla previdenza pubblica. Oggi più che mai esistono spazi per integrativi di previdenza che non entrano nelle pieghe delle inefficienze del sistema previdenziale pubblico (il che sarebbe detestabile), ma che colmano le scoperture a monte delle prestazioni minime previdenziali, che integrano cioè gli anni mancanti e le altre carenze che impediscono al lavoratore di acquisire il massimo della pensione. Esistono inoltre, oggi più che mai, spazi per integrativi di previdenza per i lavoratori autonomi.

Un altro spazio che si apre al mercato assicurativo che non voglia restare appeso al 47 per cento della RC-auto, è quello dell'assicurazione del rischio tecnico di impresa. Coltivare l'utenza industriale è un altro aspetto di grande interesse, non soltanto per le assicurazioni, ma anche per l'economia del nostro paese.

Concludendo, il mercato delle assicurazioni andrà verso un futuro ricco di successi per sé e per gli utenti se riuscirà ad aprire nuovi spazi mercantili, oggi di difficile o impossibile approccio, avendo nel contempo cura di irrobustire le proprie imprese rendendole più efficienti e trasparenti.

All'ISVAP, a questo nuovo istituto di controllo voluto con forza da tutti, l'arduo compito di portare a maturazione questo difficile cammino in salita, del quale il settore RC-auto costituisce ancora una struttura portante (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MARZO 1984

LUCA CAFIERO. Signor Presidente, colleghi, il decreto-legge in esame riguarda, in effetti, uno degli aspetti più rilevanti del dibattito politico ed economico che attualmente è in corso. Si tratta, cioè, dell'aspetto importante, quasi esemplare, della politica delle tariffe e dei prezzi amministrati, che intende seguire il Governo per l'anno 1984.

Questa materia — non siamo certo noi soli a sottolinearlo — riveste importanza notevole, forse addirittura decisiva. Non a caso anche il famigerato decreto-legge sulla scala mobile presentato dal Governo il 14 febbraio scorso contiene, all'articolo 1, norme che riguardano questo aspetto della politica dei prezzi, e si indica nel 10 per cento il limite oltre il quale le tariffe e i prezzi amministrati non potranno andare nell'anno in corso.

Non a caso questa materia è stata al centro della trattativa svoltasi con le parti sociali prima del 14 febbraio; quella trattativa che avuto l'esito estremamente negativo che sappiamo, con la presentazione di quel decreto-legge che noi giudichiamo inaccettabile, con la rottura dell'unità tra le confederazioni sindacali, con l'apertura — ricercata dal Governo — di uno scontro senza quartiere con le organizzazioni dei lavoratori. Noi — è bene dirlo fin d'ora — riteniamo tale provvedimento assolutamente negativo, soprattutto per i suoi contenuti in merito alla scala mobile, che viene tagliata per un ammontare annuo per lavoratore pari a 224 mila lire. Ciò, però, non significa che vi sia da parte nostra un rifiuto pregiudiziale a discutere finalmente in sede parlamentare la politica delle tariffe e dei prezzi. Tutt'altro. Riteniamo, invece, che proprio questo sia uno dei terreni fondamentali di confronto con il Governo e con le parti sociali, sui quali si potrà misurare la reale volontà di incidere sull'inflazione, che va combattuta con il ricorso a strumenti propri dell'attività legislativa e non con iniqui, unilaterali e ingiustificati sacrifici a carico dei lavoratori.

Il primo rilievo a questo proposito va sollevato come premessa politica e insieme economica. Si tratta dell'assenza, che

finora vi è stata, di una seria ed attenta politica contro l'inflazione, da parte dei vari Governi succedutesi negli ultimi anni. Questa affermazione potrebbe sembrare paradossale, in quanto, dal 1980 ad oggi, ci siamo trovati sempre di fronte Governi che, almeno all'apparenza, dichiarano e proclamano la loro ferma volontà di combattere la crescita dei prezzi che, come giustamente viene da ogni parte denunciato, colpisce i percettori di reddito fisso, danneggia le imprese, rendendone minore la competitività, alimenta la spirale dell'arricchimento dei settori terziari e deprime l'economia reale.

Ovviamente, alla base di questa situazione, come di altre, esiste una componente esterna la quale — ricordiamo le crisi petrolifere o la politica monetaria statunitense, nei tempi più recenti — fornisce l'innescò primo e amplifica di conseguenza gli impulsi inflazionistici che si trovano nelle singole economie.

A tutto ciò si deve aggiungere che l'economia italiana, per fattori sociali e politici, che sarebbe lungo ricostruire nel dettaglio e che non sarebbe neppure opportuno in questa sede, si dimostra meglio delle altre disposta a recepire le spinte inflattive. Ciò ha prodotto sedimenti corposi, una vera e propria inflazione — per così dire — all'italiana, che si distingue nettamente dalle altre per maggiore solidità e persistenza di interessi consolidati che hanno — bisogna dirlo con chiarezza — un loro referente sociale e politico, che costituiscono la base di uno zoccolo duro sotto il quale, a giudizio anche di numerosi e qualificati esperti e centri di ricerca economica, è ben difficile scendere senza dichiarare una lotta senza quartiere a ben determinati privilegi.

Si tratta, infatti, del blocco del commercio e delle intermediazioni, unito a quei processi di «finanzializzazione» dell'economia, che, invece di essere colpiti dall'inflazione, sono, come la realtà dei fatti dimostrano, avvantaggiati da essa, soprattutto in presenza da un lato di uno Stato incapace di effettivi indirizzi e di utilizzare le leve fiscali e dall'altro di un deficit della finanza pubblica determinato

da insufficienza abnorme di entrate fiscali e parafiscali, e che si autoalimenta.

Insomma, più che per altri paesi, dell'inflazione italiana si può e si deve parlare come di una inflazione strutturale, che è ben lungi dall'aver come sua causa — e tanto meno come sua causa prevalente — l'esistenza di meccanismi, pure parziali, di recupero del valore delle retribuzioni, come è la scala mobile.

All'opposto, proprio i continui e ripetuti sacrifici dei lavoratori hanno provveduto, in questi anni, a tamponare, da un lato, la crisi della finanza pubblica, dall'altro il problema del finanziamento e dell'autofinanziamento delle imprese. Alludiamo al fenomeno macroscopico dell'aumento del carico fiscale sul reddito da lavoro dipendente, che nel giro di sei anni si è triplicato, proprio per l'effetto congiunto di un sistema fiscale iniquo, paradossalmente in presenza di un'alta progressività, che non fa pagare le tasse ai settori che evadono il fisco, e dell'inflazione, che ha fatto galoppare il *fiscal drag*, con le conseguenze a tutti note.

Ma veniamo agli strumenti che lo Stato ha messo in opera per combattere l'inflazione. In realtà, è più lungo l'elenco degli strumenti che sono mancati, rispetto a quello degli strumenti messi in atto effettivamente. Ed anche quando si esamina il velleitario contenuto dei programmi ultimi di cosiddetta politica dei redditi, ci si accorge della vacuità delle politiche che ne sono scaturite. Un esempio basta per tutti: l'adozione di incentivi a favore del commercio, al fine del contenimento dei prezzi al consumo, di cui al «decretone», convertito in legge sul finire dello scorso anno. Ricorrendo ad un lungo ed estenuante braccio di ferro con il Parlamento e rinnovando per ben quattro volte il decreto, il Governo, lungi dal proporsi una seria battaglia fiscale contro il settore del commercio, che avrebbe potuto anche essere subordinata al conseguimento di obiettivi di politica dei redditi, ha offerto incentivi per migliaia di miliardi nel triennio 1983-1985, in termini di fiscalizzazione degli oneri sociali, con il triplice e grottesco risultato di non frenare i prezzi (che

infatti sono cresciuti ben al sopra del tetto programmato), di premiare una categoria che, stando agli stessi conti eseguiti dal Ministero dell'industria, ha realizzato margini di profitto superiori di gran lunga al 13 per cento, infine — cosa però niente affatto secondaria — di incrementare il *deficit* dello Stato.

In definitiva, questa politica dei redditi, indirizzata al contenimento dell'inflazione, non è in effetti esistita. Ciò è tanto più grave in quanto la scelta di intervenire autoritariamente sui salari non è minimamente compensata da alcun genere di misure volte a far compiere sacrifici ad altre categorie sociali.

Ma veniamo al punto delle tariffe e dei prezzi amministrati. Stando alle conclusioni di un recente studio di un centro di ricerche economiche (quello stesso che il Governo ha amato richiamare in più occasioni, durante l'esame della legge finanziaria 1984, in particolare con riferimento al taglio della scala mobile pensionistica), una politica in questo campo è sempre stata del tutto assente. L'ultimo esempio si può ricavare dalla stessa legge finanziaria per l'anno in corso, in cui si è voluto legare il ripiano del disavanzo delle aziende di trasporto pubblico ad ulteriori aumenti tariffari, pur di presenza di aumenti nel campo dei trasporti urbani pari, per il 1983, al 48 per cento. Secondo tale studio, i prezzi regolamentati hanno nell'ultimo decennio contribuito a mettere sotto pressione l'indice generale dei prezzi e a rendere più difficile il rispetto di un tetto programmato di inflazione. Questa tendenza non è venuta meno neppure nello scorso anno, quando i rincari hanno contribuito per oltre il 23 per cento alla crescita dei prezzi. In particolare, l'aumento della tariffa assicurativa della responsabilità civile auto, al contrario di quanto recentemente scritto da numerosi organi di stampa, è stato superiore al tasso di inflazione reale. Sugli effetti di moltiplicazione, sulla crescita dell'indice generale dei prezzi indotta dai prezzi regolamentati e dalla politica dei vari Governi è qui quasi superfluo soffermarsi. Giova però ricordare come lo stesso ministro De Mi-

chelis, nella recente trattativa con le parti sociali, ha prospettato un'inversione di rotta, presentando ai sindacati una ipotesi di prezzi sorvegliabili, che poi non è stata messa in pratica.

In sostanza, lo stesso Governo conviene ormai sulla insufficienza della politica dei prezzi regolamentati, ma è organicamente incapace — è questa la conclusione cui non si può fare a meno di pervenire — di mutare rotta. Ne è incapace perché manca di una politica alternativa sul piano delle entrate e perché non può incidere realmente su un blocco di interessi consolidati.

È questo il caso — vale ora qui la pena di sottolinearlo — delle tariffe assicurative auto. A differenza di altri prezzi e tariffe, la tariffa dell'assicurazione auto non inciderebbe direttamente sul *deficit* dello Stato, che ha in questo caso il puro ruolo di arbitro. Sono, all'opposto, precisi interessi, quelli delle compagnie assicurative, che non casualmente avevano chiesto rincari generalizzati ed esorbitanti, che non si possono intaccare più di tanto. La scelta di aumentare le tariffe del 9,9 per cento è a nostro parere quindi errata e miope, per alcuni semplici motivi.

In primo luogo, per il motivo richiamato in precedenza: questa tariffa non incide sul bilancio dello Stato, ed in questo caso anziché fare calcoli col bilancino pare più opportuno un intervento drastico, che blocchi questa voce per l'intero 1984.

In secondo luogo, ed a maggior ragione, questa tariffa ha un impatto diretto su molti costi di produzione, ed effetti indotti ben più gravi del semplice rincaro entro il tetto dell'inflazione.

In terzo luogo, esiste già un trascinarsi dal 1983 pari all'1,39 per cento, che quindi porta il 9,9 per cento dal 1° marzo all'11,3 per cento per i restanti mesi dell'anno. Gli effetti del futuro trascinarsi per il 1985 sarebbero, in ogni caso, conseguentemente e ovviamente superiori al dovuto.

Vi è tuttavia ancora un altro motivo, che voglio ricordare, anche se può parere esulare formalmente dal dibattito in corso,

ma che credo in sostanza vi abbia a buon diritto cittadinanza. È quello della parzialità e della limitatezza del resto della manovra tariffaria del Governo, in particolare del decreto-legge sul costo del lavoro, che vincola al tetto del 10 per cento non gli incrementi tariffari e dei prezzi amministrati, ma la loro media ponderata, e limita queste tariffe e prezzi a quelli ricompresi nell'indice ISTAT. Il limite principale non sta però tanto nella ambigua formulazione di quell'articolo che, stante quella sorta di blocco da parte del Governo di ogni modifica al decreto, appare in questa maniera immodificabile, quanto nella scarsissima affidabilità da parte dell'esecutivo del rispetto di tale limite, che si vorrebbe, stante il tetto formulato nel decreto, invalicabile. Insomma, poiché quel decreto così com'è non ha copertura finanziaria, né per scelta esplicita si è deciso di provvedere con misure fiscalmente eque (e noi in più occasioni ne abbiamo indicato la strada) a fornirne la copertura, ecco che il blocco delle tariffe appare più virtuale che altro, oppure si tradurrà in ulteriori estremamente negative iniquità su altri piani. Pertanto, con due emendamenti al decreto in esame noi abbiamo tentato di proporre nel merito della discussione una ipotesi alternativa, che consiste, per l'appunto, nel blocco effettivo degli incrementi dell'assicurazione auto, che colpiscono indiscriminatamente tutti i redditi e le imprese, determinano un incremento dell'inflazione; oppure, in via subordinata il vincolo effettivo del 10 per cento, per i restanti mesi dell'anno, all'aumento delle tariffe assicurative. Con questo abbiamo tentato anche di evidenziare — infine — l'incoerenza di una politica tariffaria, che, così come è stata impostata, configura più una confusione o addirittura un imbroglio ai danni dell'opinione pubblica che elemento di significativa politica economica.

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

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho qui avanti a me un decreto-legge, che va convertito, che riguarda la proroga delle tarif-

fe del 1983 al 29 febbraio 1984. È un decreto che segue, quando segue, l'articolo 11 della legge n. 990 del 1969, quell'articolo tramite il quale diventò obbligatoria l'assicurazione rischi auto; articolo modificato con la legge n. 390 del 1977, per cui il Comitato interministeriale prezzi, su proposta del ministro dell'industria, stabilisce di anno in anno le tariffe RCA. Per quanto riguarda quest'anno il decreto doveva essere emanato entro il 31 gennaio 1984. Ebbene, la XII Commissione ha esaminato il 15 febbraio questo decreto-legge n. 8 del 31 gennaio 1984, in quella occasione il relatore ha sostenuto che non si è potuto disporre l'adeguamento delle tariffe in quanto la commissione Filippi, costituita appositamente, non aveva terminato in tempo i propri lavori (*Commenti del Sottosegretario Sanese*). L'adeguamento avrebbe dovuto essere fatto entro il 31 gennaio, mentre l'esame del provvedimento avviene il 15 febbraio. Ma, di fatto, già il 1° febbraio, una relazione del sottosegretario Orsini innanzi alla XII Commissione non è che l'esposizione di tutto l'esame compiuto dalla commissione apposita. Devo allora pensare che la commissione Filippi abbia concluso in tempo i suoi lavori per ciò che avrebbe dovuto costituire il punto di partenza per la decisione dell'adeguamento delle tariffe. Verrebbe, pertanto, di osservare che si abusa inutilmente della decretazione di urgenza.

E poi dobbiamo lamentare, l'inutilità del provvedimento, dovuta al ritardo di tutte queste decisioni, che dimostra comunque inefficienza e disfunzione. Ma dobbiamo ancora rilevare che oggi, 12 marzo, il provvedimento non ha più validità, in quanto la proroga da esso disposta era al 29 febbraio.

Tuttavia, nel contempo si è inserito lo studio delle tariffe, l'esame della situazione; indi l'adeguamento. La nostra discussione, di conseguenza, va incentrata non tanto su questa proroga al 29 febbraio ma invece, fatalmente (e d'altra parte chi mi ha preceduto ha seguito questo metodo), sull'adeguamento delle tariffe, cioè sul loro aumento.

Il ragionamento, allora, va spostato sul-

la politica del Governo, annunciata con il decreto-legge n. 10, del 15 febbraio scorso, presentato al Senato, per una lotta all'inflazione. Il discorso va incentrato sull'articolo 1 di quel decreto, dove si parla di un blocco delle tariffe, salvo che per tariffe e prezzi amministrati non si debba seguire una certa prassi, in modo da avere l'autorizzazione entro i limiti della lotta all'inflazione. Ma ecco che già viene meno il motivo della lotta all'inflazione quando si autorizza l'aumento delle tariffe, che incidono ampiamente sul costo della vita; ma c'è ancora da dire che, poiché si arriva dal 9,9 al 13,2-13,3 per cento, si va già oltre quella presupposta accettazione inflattiva fissata nel decreto per la lotta contro l'inflazione.

Allora, ecco che il decreto che ad un certo punto fa riferimento a comportamenti rigorosi e coerenti in materia di fisco, di politica industriale, di politica occupazionale, nonché in materia di misure, tariffe e prezzi amministrati e di riordino delle istituzioni sociali, e successivamente insiste ancora circa gli interventi in materia di prezzi, di tariffe, di integrazione degli assegni familiari per i redditi medio-bassi, non risponde al motivo del suo nascere poiché in tal modo la lotta all'inflazione attraverso le tariffe viene meno e quindi viene intaccata la validità del decreto stesso, attraverso il quale si vorrebbe raggiungere un risultato positivo nella lotta all'inflazione.

Proprio questo adeguamento delle tariffe RCA incide negativamente nella lotta all'inflazione. Infatti, se pensiamo che il mercato della RCA riguarda quasi 25 milioni di veicoli circolanti, costituito per quasi l'80 per cento da autovetture private, che questo ramo RC-auto rappresenta oltre il 47,1 per cento dei premi di tutti i rami danni acquisiti nel 1982, ci rendiamo conto quale ampia incidenza abbia un aumento di tariffe sul costo della vita, sul trasporto merci, sull'uso del mezzo di trasporto.

Noi abbiamo constatato dall'indagine fatta che i premi dal 1979, pari a circa 2.000 miliardi, sono passati nel 1982 ad oltre 4.000 miliardi. Da allora l'incremento

to è stato superiore al 20 per cento, e questo dimostra l'entità di una manovra finanziaria, di una disponibilità di denaro, che però incide sul costo derivante dallo uso dell'automezzo. Vorrei ricordare che nel 1977 i massimali minimi sono stati aumentati a 15 milioni per danni alle cose, a 75 per i danni alle persone e con il limite massimo di risarcimento per ogni sinistro pari a 150 milioni; mentre nel 1969, cioè all'inizio della obbligatorietà dell'assicurazione i massimali fissati per le autovetture erano in 5 milioni per i danni alle cose, in 20 milioni ad ogni persona e il limite del risarcimento era pari a 50 milioni. Purtroppo abbiamo innanzi a noi l'obbligo di adeguamento entro i sette anni alla delibera comunitaria, per cui arriveremo a 800 milioni di massimale, e naturalmente, quando le garanzie dell'indennizzo aumentano a tal punto, è chiaro che aumenta proporzionalmente anche il premio di assicurazione che incide sul costo dell'uso dell'automezzo, che incide per oltre il 90 per cento su tutti coloro che adoperano l'auto per lavoro. Non parlo solo del trasporto per conto terzi, ma anche di chi è costretto a spostarsi per svolgere la propria attività; ad esempio i rappresentanti.

Con l'inserimento del cosiddetto *bonus-malus* gli indennizzi sono diminuiti, perché diminuiti sono i sinistri.

ALBERTO ROSSI, *Relatore*. Diminuisce anche il premio.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. No, il premio non diminuisce, giunto alla prima classe si ferma e non se ne parla più. È diminuito il numero degli incidenti e quindi è diminuito l'esborso da parte delle società di assicurazione, le quali però hanno il vantaggio di ricevere il premio in anticipo e di risarcire costantemente in ritardo. La metà circa dei risarcimenti effettuati nel 1983 — pari a circa 2.600 miliardi — si riferiva ad incidenti del 1982. Il premio viene incassato regolarmente in anticipo, ratealmente o in un'unica soluzione, mentre il risarcimento avviene sempre con una cadenza più

lenta, di almeno un anno, diminuendo così lo svantaggio delle compagnie di assicurazione. Tuttavia anche se è vero che sono diminuiti gli incidenti, di contro sono aumentati gli esborsi, perché è aumentato il prezzo dei pezzi di ricambio, è aumentata la manodopera ed è aumentato anche il valore complessivo delle vetture.

Vi sono, cioè, costi che non sono controllati, né bloccati. In questo modo non si lotta contro l'inflazione, bensì la si favorisce o quanto meno la si lascia correre, senza assumere iniziative che possano bloccarla.

Quanto ho detto si riferisce più alla situazione generale che non al provvedimento in esame: quest'ultimo, infatti, potremmo dire che avrebbe concluso la sua esistenza, se ovviamente noi non lo emendassimo. Se, infatti, la scadenza non fosse quella del 29 febbraio, ma quella del 31 dicembre 1984, arriveremmo a fermare per lo meno l'aumento del premio ed anche incideremmo sui costi d'uso dei veicoli. A questo proposito, non sono d'accordo con il sottosegretario quando afferma che l'incidenza è appena del 2 per cento; forse si riferiva al trasporto per conto terzi, ma non è vero. Bisogna, infatti, tener conto che almeno un terzo degli incidenti che vengono segnalati per motivi di prudenza ed anche di sicurezza alle società di assicurazione non sono risarcibili perché attengono all'altra parte, a quella cioè che ha causato l'incidente; tuttavia questa dovrà provvedere alla riparazione o alla sostituzione del mezzo danneggiato, e pertanto, anche quei danni devono essere conteggiati nella determinazione dell'aumento del costo di gestione dei mezzi di trasporto.

Ecco allora che, se volessimo compiere davvero un atto concreto per arrestare l'aumento del tasso d'inflazione, dovremmo operare in direzione di una maggiore disciplina stradale, di un costante controllo sulla efficienza degli automezzi, per una maggiore educazione dei conducenti in modo da ridurre il numero degli incidenti e quindi la lievitazione dei costi assicurativi. Anche questa sarebbe, secondo

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MARZO 1984

noi, una politica saggia per contenere l'aumento del costo della vita.

Non bisogna dimenticare che il punto di riferimento di questa nostra analisi sono i circa 25 milioni di autoveicoli circolanti; che, inoltre, la cilindrata di tali autoveicoli nel corso di questi anni è aumentata, con il conseguente aumento dei premi, nonché di tutti i costi dei pezzi di ricambio, con pesanti riflessi sull'aumento del tasso di inflazione.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, vorrei chiederle, se possibile, di non dichiarare chiusa la discussione sulle linee generali, in considerazione dell'annullamento di molti voli, che ha impedito l'arrivo di alcuni colleghi.

PRESIDENTE. Non è possibile, onorevole Baghino; del resto i colleghi sapevano fin da venerdì scorso che la discussione sulle linee generali su questo disegno di legge di conversione si sarebbe svolta oggi. Non posso quindi accogliere la sua richiesta. D'altronde, i colleghi potranno comunque sempre intervenire nel prosieguo del dibattito.

Annunzio di interrogazioni.

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

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani:
Martedì 13 marzo 1984, alle 16,30:

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

Conversione in legge del decreto-legge 31 gennaio 1984, n. 8, concernente proroga al 29 febbraio 1984 delle tariffe e delle condizioni di polizza dell'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti stabilite con la delibera n. 3/1983 del Comitato interministeriale dei prezzi. (1217)

— *Relatore:* Rossi.

2. — *Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, terzo comma, del Regolamento sul disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 27 febbraio 1984, n. 15, recante modificazioni al regime fiscale di alcuni prodotti petroliferi, nonché proroga del trattamento fiscale agevolato per le miscele di alcoli e benzina usate per autotrazione nelle prove sperimentali. (1346)

— *Relatore:* Vincenzi.

3. — *Seguito della discussione dei progetti di legge:*

Norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia, sanzioni amministrative, recupero e sanatoria delle opere abusive. (833)

NICOTRA — Disciplina e recupero delle opere abusive realizzate. (548)

PAZZAGLIA ed altri — Norme per la sanatoria dell'abusivismo nella piccola edilizia abitativa. (685)

— *Relatori:* Piermartini, per la maggioranza; Bonetti Mattinzoli, di minoranza.

La seduta termina alle 18.20

*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 20,15.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MARZO 1984

INTERROGAZIONI ANNUNZIATE

INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA

BERNARDI GUIDO. — *Al Ministro per l'ecologia.* — Per conoscere — premesso:

che la regione Lazio, nell'ambito dei piani di assetto e riequilibrio territoriale nonché di riorganizzazione dei parchi regionali, riferiti in particolare alle zone dei Castelli romani, e dei Monti Simbruini, ha predisposto un programma di interventi infrastrutturali e di servizi pubblici con relative localizzazioni;

che tra gli interventi progettati è prevista la realizzazione di una discarica di rifiuti solidi urbani da installare nel territorio del comune di Lanuvio al confine con il comune di Aprilia interessando, in particolare, la zona di « Isole di Aprilia » e la zona « pascolare » presso Lanuvio;

che detta localizzazione risulta interessare un ambito territoriale non soggetto a vincoli paesistici od ambientali, mentre, almeno per la parte ricadente nel comune di Aprilia, l'area risulta, secondo i vigenti strumenti urbanistici, zona agricola di degrado;

che nell'area insiste, tuttavia, un consistente insediamento abitativo spontaneo, ormai completamente consolidato, che ospita circa un centinaio di cittadini;

che tale insediamento potrebbe indubbiamente essere danneggiato e comunque subire non indifferenti ripercussioni dalla presenza di un impianto di smaltimento in grado di ricevere circa 180 tonnellate giornaliere di rifiuti;

che la ormai prossima approvazione della legge nazionale sulla sanatoria dell'abusivismo edilizio, nel permettere a tale insediamento il formale riconoscimento da

parte della pubblica amministrazione, renderà necessario un corretto riassetto ed adeguamento urbanistico ed infrastrutturale della zona, in coerenza con le esigenze abitative degli insediati —:

quali iniziative ha assunto a tale proposito al fine di analizzare a fondo e nei suoi diversificati aspetti il problema, e gli effetti che si potrebbero determinare sulla realtà sociale esistente, con la realizzazione della discarica;

in quale modo intende intervenire presso la regione Lazio e le comunità locali, al fine di considerare l'eventualità di soluzioni localizzative alternative a quella attualmente prevista;

come intende intervenire perché siano considerati e salvaguardati i diritti dei cittadini insediati e le determinazioni contrarie assunte, in merito da alcune amministrazioni locali nel cui territorio ricade l'intervento, senza che, di contro, sia pregiudicata la realizzabilità dei programmi e progetti di riassetto territoriale della regione Lazio. (4-03187)

MELEGA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — attesi i fatti seguenti:

a) Fabio Valencich, di 26 anni, veniva arrestato nel novembre del 1980 e accusato di reato di banda armata nell'ambito dell'inchiesta sui NAR; negli anni successivi, trascorsi in carcere, veniva accusato di detenzione di armi; a lui non sono addebitabili specifici fatti di sangue;

b) il detenuto non è mai stato sottoposto a processo;

c) dal 21 gennaio 1984, nel carcere di Sulmona, dov'è ristretto, il Valencich ha iniziato uno sciopero della fame contro la propria prolungata carcerazione preventiva;

d) il 29 febbraio 1984 il suo difensore ha presentato istanza di libertà provvisoria e, in subordine, di arresti domiciliari;

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MARZO 1984

e) il prolungato digiuno ha reso gravissime le sue condizioni fisiche, al punto di far parlare i medici del carcere, nella cui infermeria è ristretto, di possibile coma nel giro di poche ore -

quali provvedimenti urgentissimi il Ministro intenda attivare per via gerarchica nell'ambito delle proprie competenze, perché il Valencich ottenga una risposta alle proprie legittime richieste, tale da fargli sospendere il digiuno. (4-03188)

POLLICE. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere -

premessò che Giuseppe Lombardo, applicato all'Ufficio poste e telecomunicazioni vaglia e risparmi di Milano, a seguito di concorso pubblico venne prima nominato revisore e a distanza di tempo revocato per una discutibile questione formale riguardante il documento attestante lo stato di famiglia;

considerato che avverso il provvedimento di revoca della nomina a revisore, l'interessato ha presentato in data 14 settembre 1983 ricorso straordinario al Capo dello Stato, che venne gerarchicamente trasmesso al Ministero poste e telecomunicazioni per l'istruzione, sentito il parere del Consiglio di Stato;

preso atto che non c'è ancora stata una decisione rapida e favorevole del ricorso -

quali provvedimenti si intendono prendere per evitare abusi da parte dell'amministrazione ai danni degli impiegati delle poste e telecomunicazioni interni che hanno partecipato al concorso di cui trattasi non essendo stati riservati loro posti previsti come da bando di concorso e legge per le assunzioni.

Infatti se ciò fosse avvenuto il Lombardo non avrebbe avuto bisogno della valutazione di titolo preferenziale contestato per essere nominato revisore.

Per sapere, altresì, come intende rimediare al fatto che del concorso a 5 posti

di revisore categoria V per la Lombardia bandito con decreto ministeriale n. 4272 dell'8 aprile 1981 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 225 del 18 agosto 1981, sono stati assunti ben 596 candidati idonei, ma anziché riservare agli interni il 40 per cento degli assumendi come stabilisce la legge 22 dicembre 1981, n. 797, sono stati assunti, perché così riservati, solo 2 interni (il 40 per cento dei 5 posti messi a concorso). (4-03189)

BOZZI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere - premesso:

che molti emigranti anziani, pensionati, sognano un breve ritorno in patria, anche per rivedere i luoghi d'origine;

che, tuttavia, non possono realizzare tale desiderio in quanto non in grado di sostenere per intero le spese di viaggio, particolarmente gravose per coloro che risiedono in paesi lontani -

se non ritenga opportuno prendere le iniziative del caso per praticare, agli emigrati in questione, almeno il 50 per cento di sconto sulle spese di viaggio di andata e ritorno. (4-03190)

GAROCCHIO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere - premesso che:

l'Università degli studi di Roma, Rip. IV, Settore supporto laureato, dottorato di ricerca, ha indetto un concorso di ammissione al dottorato di ricerca in microchirurgia;

il cittadino italiano, dottor Sylvain Mukenge, concorrente, è stato convocato dall'Università degli studi il 22 dicembre 1983 per la prova orale con raccomandata con arrivo di ricevimento prot. S/4417 spedita dall'ufficio delle poste e telecomunicazioni di Roma il 27 dicembre 1983, allo stesso indirizzo al quale a suo tempo fu inviata la convocazione per la prova scritta (prova alla quale il candidato regolarmente partecipò, tra l'altro, con esito positivo);

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MARZO 1984

la lettera di convocazione per la prova orale programmata per il 12 gennaio 1984 è stata restituita all'ufficio competente dell'Università degli studi il 5 febbraio 1984 dall'Amministrazione delle poste con la dicitura sulla busta « il dottor Mukenge è sconosciuto in via Vanvitelli, n. 32 - Milano - 3 gennaio 1984 »;

il dottor Mukenge era ed è tutt'ora domiciliato presso l'indirizzo sopra indicato, come attesta peraltro il fatto che la precedente raccomandata di convocazione per la prova scritta gli è stata regolarmente recapitata;

il dottor Mukenge, nell'ipotesi di un comportamento superficiale dell'addetto alla consegna del dipartimento di Milano, ha irrimediabilmente perso un'occasione unica e irripetibile per la sua carriera, con grave danno morale e materiale -

in ragione di quali comportamenti sia potuto accadere un fatto di tale gravità, premesso tra l'altro che l'addetto alla portineria presso la residenza del dottor Mukenge era già stato messo al corrente del prossimo arrivo di una lettera raccomandata da parte dell'Università degli studi di Roma per il dottor Mukenge e che quindi non aveva alcun motivo di respingere la raccomandata stessa.
(4-03191)

CAFIERO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere - premesso che:

il giorno 24 febbraio 1984 gli avvocati difensori di Marinò Lelio, arrestato il 17 giugno 1984 perché imputato ex articolo 416-bis del codice penale, hanno presentato istanza di libertà provvisoria e subordinatamente di provvedimento di arresti domiciliari per il loro cliente;

da otto mesi il Marinò è in carcere (benché incensurato) a Poggioreale (Napoli), in modo indiscriminato con delinquenti assassini mafiosi e camorristi, senza che l'istruttoria porti ad una svolta nelle indagini;

Marinò Lelio subisce progressivamente un depauperamento psico-fisico che lo vede al limite dell'equilibrio mentale, soprattutto dopo il recente provvedimento riguardante un altro imputato dello stesso processo, che nella medesima situazione probatoria è stato scarcerato e sottoposto ad arresti domiciliari;

per il Marinò, anche sotto un profilo più drammaticamente concreto, quello cioè della propria sopravvivenza e della sua famiglia, un provvedimento di arresti domiciliari, sarebbe quanto meno opportuno, perché gli permetterebbe di raggiungere una ripresa fisico-mentale (il Marinò durante la carcerazione è stato sottoposto ad intervento chirurgico all'addome) e soprattutto gli permetterebbe di collaborare all'andamento della casa e della famiglia anche con piccoli lavori che si possono svolgere nel proprio domicilio -:

quali siano le attuali condizioni di salute del detenuto in questione;

se sia a conoscenza del punto al quale è realmente giunta l'istruttoria, che sembra chiusa in una fase di ristagno;

se non ritenga opportuno ed urgente che all'imputato Marinò Lelio vengano concessi gli arresti domiciliari affinché, in attesa di un giudizio che possa effettivamente chiarificare l'esatta posizione del Marinò rispetto a quella organizzazione criminale, cui si ritiene dalla accusa faccia parte lo stesso, ridiano un certo equilibrio psichico ed una ripresa fisica, scongiurando anche il pericolo di danni irreversibili allo stesso.
(4-03192)

MANCA NICOLA. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'interno.* — Per sapere -

premessi che la direzione dell'Opera universitaria di Napoli ha recentemente comunicato che i buoni pasto per la mensa universitaria, acquistabili giornalmente, sono stati sostituiti da un blocchetto di buoni acquistabile solo durante quattro giorni al mese;

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MARZO 1984

premessò che durante una manifestazione degli studenti contro questo provvedimento, che colpirebbe soprattutto pendolari e fuorisede, è stata occupata simbolicamente la sala mensa della facoltà di agraria situata a Portici, e che le forze dell'ordine sono intervenute pesantemente facendo uso anche di armi da fuoco -:

quali motivi abbiano indotto la direzione dell'Opera universitaria ad adottare questo provvedimento;

quali gravi motivi abbiano spinto le forze dell'ordine ad intervenire in modo così violento e se non ritengano che un clima di tensione all'interno delle varie facoltà dell'Università napoletana possa inficiare le prossime elezioni universitarie. (4-03193)

DI BARTOLOMEI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere i motivi della insufficiente presenza delle regioni italiane all'*Internationale Grüne Woche*, svoltasi a Berlino dal 27 gennaio al 5 febbraio di quest'anno.

In tale occasione, infatti, l'agricoltura italiana è stata rappresentata, oltre che dalla Federconsorzi, soltanto da alcuni *stands* della regione Sicilia e della regione Trentino-Alto Adige dando una immagine necessariamente incompleta della nostra realtà produttiva, per l'assenza degli *stands* di altre regioni a tal riguardo significative.

L'interrogante chiede, inoltre, di sapere:

se le regioni vengano continuamente informate sullo svolgimento all'estero di fiere ed attività similari in campo agricolo;

se la presenza delle regioni e di altri enti in tali manifestazioni viene coordinata dal Ministero dell'agricoltura;

se ritenga sufficienti le disponibilità previste in bilancio per incentivare la presenza fieristica all'estero dell'agricoltura italiana. (4-03194)

DI BARTOLOMEI. — *Ai Ministri della difesa e dell'interno.* — Per sapere se non ravvisano la necessità di aprire una stazione dei Carabinieri nel comune padovano di Montegrotto Terme, nel cui territorio si è verificato, negli ultimi anni, un considerevole e preoccupante aumento dei fenomeni criminosi; ciò anche in relazione alla crescita della popolazione residente ed al sensibile incremento delle presenze turistiche nel corso della stagione termale. (4-03195)

CALAMIDA, RUSSO FRANCO E POLLICE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere -

in merito alla grave situazione denunciata dal consiglio di fabbrica dei Laboratori Guidotti Società per azioni di Pisa;

premessò che:

la società Laboratori Guidotti SpA, con sede in Pisa, via Trieste n. 40, produce e commercia specialità medicinali per uso umano nonché prodotti chimici e prodotti parafarmaceutici;

dal 5 aprile 1982, 70 dipendenti di detta società sono stati posti in cassa integrazione guadagni straordinaria con decreto ministeriale del 20 luglio 1982 pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* n. 263 del 23 settembre 1982, successivamente rinnovato;

permane incerta la volontà della direzione aziendale di procedere al programma di ristrutturazione descritto dalla relazione tecnica allegata alla prima domanda di cassa integrazione guadagni straordinaria ed in particolare di procedere alla costruzione del nuovo stabilimento della Vettola;

la direzione ha dichiarato al consiglio di fabbrica l'intenzione di richiedere la cassa integrazione guadagni per altri lavoratori malgrado gli impegni in senso contrario assunti di recente con la giunta comunale di Pisa;

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 12 MARZO 1984

di conseguenza sussistono fondate preoccupazioni sulle prospettive occupazionali per tutti i dipendenti;

da oltre un anno i lavoratori posti in cassa integrazione guadagni sono senza stipendio con situazioni familiari spesso drammatiche;

questa situazione deriverebbe, a detta della direzione aziendale, dallo smarrimento della domanda di proroga della

cassa integrazione guadagni al Ministero del lavoro -

quali iniziative intenda intraprendere:

a) per valutare e verificare le reali intenzioni della direzione aziendale in merito alle prospettive occupazionali;

b) per dare soluzione allo stato di grave disagio dei dipendenti dei « Laboratori Guidotti » derivante dalla mancata retribuzione. (4-03196)