

# RESOCONTO STENOGRAFICO

196.

## SEDUTA DI VENERDÌ 5 OTTOBRE 1984

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **ODDO BIASINI**

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegno di legge:</b>		<b>DEL DONNO OLINDO (MSI-DN)</b>	.17742, 17743
(Trasmissione dal Senato) . . . . .	17748	<b>GIANNI ALFONSO (Misto-PDUP)</b>	. . . . . 17741
<b>Proposte di legge:</b>		<b>PROVANTINI ALBERTO (PCI)</b>	. . . .17745, 17747
(Annunzio) . . . . .	17723	<b>RICOTTI FEDERICO (PCI)</b>	. . . . . 17740
(Trasmissione dal Senato) . . . . .	17748	<b>VIGNOLA GIUSEPPE (PCI)</b>	. . . .17728, 17734
<b>Interrogazioni:</b>		<b>Petizioni:</b>	
(Annunzio) . . . . .	17748	(Annunzio) . . . . .	17724
<b>Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):</b>		<b>Consiglio d'Europa:</b>	
<b>PRESIDENTE</b> 17724, 17728, 17730, 17734, 17737, 17738, 17740, 17741, 17742, 17743, 17745, 17747, 17748		(Sostituzione di un membro titolare della delegazione parlamentare italiana presso l'assemblea) . . . . .	17723
<b>BORGHINI GIANFRANCESCO (PCI)</b>	. . . . 17738	<b>Ministro del bilancio e della programmazione economica:</b>	
<b>CALAMIDA FRANCO (DP)</b>	. . . . .17728, 17737	(Trasmissione di documento) . . . .	17724
<b>DARIDA CLELIO, Ministro delle partecipazioni statali</b>	. . . 17730, 17744, 17746	<b>Ordine del giorno della prossima seduta</b>	. . . . . 17748

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

---

**La seduta comincia alle 10.**

ANTONIO GUARRA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

**Annunzio di proposte di legge.**

PRESIDENTE. In data 4 ottobre 1984, sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

ROSINI ed altri: «Norme per la rivalutazione dei trattamenti pensionistici di guerra» (2119);

MELELEO: «Norme concernenti il trattamento economico di missione e di trasferimento dei dipendenti statali» (2120);

COLZI: «Autorizzazione ad effettuare negli anni 1985, 1986 e 1987 la Lotteria Montecatini Terme d'Europa» (2121);

SINESIO ed altri: «Norme per l'attuazione dei piani di ricostruzione dei comuni danneggiati dalla guerra» (2122);

CURCIO ed altri: «Norme sul personale convenzionato ai sensi dell'articolo 60 della legge 14 maggio 1981, n. 219, presso i comuni e le comunità montane della Basilicata e della Campania» (2123);

CATTANEI ed altri: «Norme sul collocamento a riposo di talune categorie di personale delle unità sanitarie locali» (2124);

MANNUZZU ed altri: «Disposizioni interpretative e modifica di alcune norme della legge 3 maggio 1982, n. 203, relative alla conversione in affitto a coltivatore diretto dei contratti agrari associativi» (2125);

CAFARELLI ed altri: «Riforma degli Istituti superiori di educazione fisica» (2126).

Saranno stampate e distribuite.

**Sostituzione di un membro titolare della delegazione parlamentare italiana presso l'Assemblea del Consiglio d'Europa**

PRESIDENTE, Comunico che, con lettera del 20 settembre ultimo scorso, l'onorevole Giuseppe Zamberletti ha presentato le dimissioni da membro titolare della delegazione parlamentare italiana presso l'assemblea del Consiglio d'Europa.

Con altra lettera del 25 settembre ultimo scorso, il gruppo della democrazia cristiana ha designato a tale incarico, in sostituzione dell'onorevole Giuseppe Zamberletti, l'onorevole Giuseppe Sinesio.

Trattandosi, nella fattispecie, della sostituzione di un solo membro di una lista elettorale formata proporzionalmente da rappresentanti di tutti i gruppi parlamentari, ritengo, in applicazione dell'articolo

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

56, quarto comma, del regolamento, e con il consenso della Camera, di procedere direttamente alla nomina dell'onorevole Giuseppe Sinesio a membro titolare della delegazione parlamentare italiana presso l'Assemblea del Consiglio d'Europa.

Se non ci sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

#### Trasmissione dal ministro del bilancio e della programmazione economica.

PRESIDENTE. Il ministro del bilancio e della programmazione economica, in data 4 ottobre 1984, ha trasmesso il quadro riassuntivo delle leggi di spesa a carattere pluriennale e le relazioni delle amministrazioni interessate sulle leggi pluriennali di spesa (doc. XIII, numero 2-bis).

Questo documento, che sarà stampato e distribuito, è allegato, ai sensi dell'articolo 15 della legge 5 agosto 1978, n. 468, alla *Relazione previsionale e programmatica* per il 1985 (doc. XIII, n. 2).

#### Annunzio di petizioni.

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

ANTONIO GUARRA, *Segretario*, legge.

Gino Borgogni, da San Giovanni Valdarno (Arezzo), chiede un provvedimento legislativo per eliminare le attuali sperequazioni nel trattamento pensionistico dei pubblici dipendenti (70);

Il deputato Pochetti presenta la petizione di Astolfo Campanella, da Bassano Romano (Viterbo), e numerosi altri cittadini, che chiedono un provvedimento legislativo di riforma del sistema pensionistico (71).

Le petizioni testé lette saranno trasmesse alle competenti Commissioni.

#### Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

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

«I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro delle partecipazioni statali, per sapere:

se sia a conoscenza della grave decisione dell'Alfa Romeo di collocare in cassa integrazione a zero ore, a partire dal 4 dicembre 1983, ben 1.620 operai dello stabilimento di Pomigliano d'Arco in aggiunta agli altri 1.400 già da tempo in cassa integrazione a zero ore;

se tale decisione sia stata esaminata con le organizzazioni sindacali e con quale esito;

se risponde a verità che tale decisione si inquadra in una programmata diminuzione della produzione annua delle auto, sia nello stabilimento di Pomigliano sia in quello costruito per la produzione dell'Arna;

come il complesso di tali decisioni si concili con il "piano strategico" dell'Alfa Romeo e con la sua fondamentale ispirazione di autonoma affermazione del ruolo produttivo e di mercato;

come si possano giustificare tali decisioni, dopo il raggiungimento nello stabilimento di Pomigliano di obiettivi di produttività sia in termini relativi sia assoluti persino superiori a quelli previsti, e visti gli stessi notevoli miglioramenti dei risultati di bilancio del gruppo Alfa Romeo;

se da parte dell'IRI e del Governo siano stati adempiuti tutti gli atti di supporto finanziario previsti nel "piano strategico" e se il sia pur ridotto *deficit* finanziario dell'Alfa sia imputabile e in quale misura alla mancata corresponsione dei finanziamenti previsti e di quelli richiesti in applicazione di specifiche leggi.

(2-00165)

«NAPOLITANO, VIGNOLA, ALINOVÌ, GEREMICCA, FRANCESE, RIDI, SASTRO»;

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

«I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro delle partecipazioni statali, per sapere — in merito ad una serie di episodi che delineano criteri assai discutibili di gestione da parte dell'amministrazione dell'Alfa Romeo e possono anche giungere a configurare vere e proprie ipotesi di reato — se corrispondono a verità i seguenti comportamenti dell'amministrazione Alfa Romeo e quali significati assumano nell'ambito della strategia aziendale:

una spesa, per il solo 1982, di ben 72 miliardi a fine promozionale e il conferimento in dotazione, in occasione del lancio dell'*Alfa 33*, in uno dei più lussuosi alberghi di Venezia, di alcune centinaia di vetture ad altrettanti giornalisti italiani e stranieri, non solo quelli specializzati nel settore automobilistico ma anche quelli specializzati in cronaca sindacale; deve essere chiarito se tali spese possano configurare, per l'entità e la natura dei destinatari, l'ipotesi di una distrazione di fondi per una vera e propria azione di corruzione nei confronti della stampa;

l'ottenimento di sovvenzioni CEE finalizzate alla tutela degli handicappati che, come è noto, sono stati invece espulsi dalla fabbrica;

l'iscrizione nel bilancio 1981 di un incremento del costo del lavoro di ben 115 miliardi rispetto all'anno precedente, pari ad un aumento mensile per occupato di ben 215.000 lire del tutto inverosimile;

il consistente aumento dei dirigenti a fronte di una diminuzione dell'organico di ben 7.900 unità, pari al 19 per cento degli addetti, nel periodo dal 1979 al 1982;

la cessione dell'area del Portello ad una società immobiliare della Finmeccanica per conseguire rendite speculative, dando per scontata la soppressione dello stabilimento;

la spesa di ben 30 miliardi per l'acquisto di disegni Fiat, smantellando progressivamente la progettazione interna;

il fatto che dividendo il fatturato di

chiarato nel 1981 per il numero di autovetture vendute, si ottiene un ricavo medio di lire 7.970.000 per autovettura, ben al di sotto dei prezzi di listino di quell'anno;

il conferimento dallo Stato di ben 1.200 miliardi negli ultimi due anni, senza assumere alcun impegno di garanzia occupazionale, come contropartita a tale finanziamento;

spreco di denaro con un ricevimento offerto ad oltre 1.200 invitati presso il centro direzionale di Arese, arredato in modo megalomane, addirittura con la produzione, per i 10 giorni precedenti, di neve artificiale ammucciata a montagne sul piazzale antistante, in occasione della recente esposizione di auto d'epoca dell'Alfa, presso l'Ottagono della Galleria di Milano; si chiede il costo di questa operazione;

la corresponsione a Massacesi da parte dell'Alfa Romeo, sotto varie forme, di 200 milioni annui.

Gli interpellanti chiedono, infine, di sapere quali siano le iniziative che il Governo intende intraprendere per impedire la messa in cassa integrazione a zero ore di 8.500 lavoratori, annunciata per il 5 dicembre all'Alfa Romeo che è, come noto, un'impresa a partecipazione statale.

(2-00173)

«GORLA, CALAMIDA, CAPANNA, POLLICE, RONCHI, RUSSO FRANCO, TAMINO»,

e delle seguenti interrogazioni:

Borghini, Ricotti, Marrucci e Cerrina Feroni, al ministro delle partecipazioni statali, «per sapere:

1) se non intenda intervenire nei confronti della direzione dell'Alfa Romeo circa i provvedimenti annunciati nei riguardi delle maestranze di quell'azienda in materia di utilizzo della cassa integrazione guadagni a zero ore e di espulsione di manodopera ritenuta in modo inaccettabile esuberante:

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

2) se tutto ciò sia compatibile con gli obiettivi produttivi previsti dal piano strategico dell'azienda, illustrato dal presidente dottor Massacesi nel recente passato alla Commissione bicamerale;

3) se non ritenga necessario che su questi gravi problemi l'azienda debba invece ricercare un accordo positivo con le organizzazioni sindacali, atto a risolvere le esigenze aziendali, evitando nel contempo scelte che porterebbero ad inutili scontri frontali, che non potrebbero produrre che effetti negativi sull'insieme dei soggetti contraenti;

4) se non ritenga, in tal senso, utile chiedere all'azienda lo spostamento della data del 5 dicembre come scadenza per dare corso ai provvedimenti annunciati, per evitare scelte che non potrebbero che essere unilaterali, permettendo con ciò il dispiegarsi del confronto e la possibilità di sancire nel reciproco interesse un positivo accordo» (3-00377);

Calamida, Gorla, Russo Franco, Pollice, Capanna, Tamino e Ronchi, ai ministri del lavoro e previdenza sociale e delle partecipazioni statali, «per sapere — premesso che:

dal mese di marzo 1982 circa 2.000 lavoratori dello stabilimento di Pomigliano della società Alfa Romeo Auto spa (Alfa Sud) sono stati posti in cassa integrazione guadagni straordinaria a zero ore;

in data 26 ottobre 1983 la direzione aziendale ha reso nota la sua volontà di prorogare l'intervento della cassa integrazione guadagni straordinaria per un altro anno, per un numero complessivo di lavoratori pari a 3.118;

nella compilazione delle liste dei lavoratori posti in cassa integrazione furono «privilegiati», da parte della direzione aziendale, gli invalidi e i lavoratori più impegnati sindacalmente e politicamente;

in data 26 ottobre 1983 è stato presentato alla procura della Repubblica di Na-

poli un esposto contro l'Alfa Romeo Auto, a firma di alcuni delegati del consiglio di fabbrica dell'Alfa Sud, nel quale si denunciava che, nei primi sette mesi del 1983, il lavoro straordinario svolto all'Alfa Sud risultava essere, dagli stessi dati aziendali, di 500.000 ore per quello realizzato tra il lunedì e il venerdì, e di 1.300.000 ore per quello effettuato tra il sabato e la domenica;

il «comitato di vigilanza democratica» e il «comitato di lotta dei cassaintegrati» dell'Alfa Sud, comitati ai quali i denunciati appartengono, hanno più volte sottolineato tramite la stampa che queste ore di lavoro straordinario sono imposte dalla direzione aziendale a tutti i lavoratori, ivi compresi gli invalidi, pena richiami disciplinari;

dall'8 novembre 1983 cinque lavoratori, membri del comitato di vigilanza democratica, ai quali altri 11 operai si sono successivamente aggiunti, stanno attuando lo sciopero della fame contro l'atteggiamento provocatorio e autoritario della direzione aziendale che non rispetta gli accordi sulla cassa integrazione guadagni truffando l'INPS e contro le prospettive di licenziamento per migliaia di lavoratori dell'Alfa Sud;

l'Alfa Sud, azienda delle partecipazioni statali, è situata nella provincia di Napoli, che ha la più alta percentuale di disoccupati nel nostro paese oltre a una altissima percentuale di cassaintegrati —:

1) se non ritengano, data la gravità dei fatti esposti nel contesto dell'acuta crisi economica e sociale dell'area napoletana (vi sono oltretutto reiterate minacce di chiusura dello stabilimento Italsider di Bagnoli), di dovere proporre una indagine conoscitiva che faccia piena luce sulla situazione sopra descritta;

2) se non valutino superfluo il ricorso alla cassa integrazione guadagni da parte dell'Alfa Sud e inammissibile l'attuale situazione occupazionale che vede inspiegabilmente circa 2.000 lavoratori in cassa integrazione guadagni da oltre un anno e

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

mezzo, poiché il non ricorso al lavoro straordinario avrebbe consentito in fabbrica la presenza di tutti i dipendenti e salvaguardato, nel presente e nel futuro, i livelli occupazionali nella fabbrica di Pomigliano». (3-00378);

Ricotti, Gianni, Macciotta, Castagnola, Garocchio e Calamida, ai ministri delle partecipazioni statali, del lavoro e previdenza sociale, e dell'industria, commercio e artigianato, «per sapere — premesso che:

da un po' di tempo a questa parte le relazioni sindacali negli stabilimenti dell'Alfa Romeo, in modo specifico ad Arese e al Portello, sono gravemente peggiorate, soprattutto a causa della dichiarata intenzione, unilateralmente assunta da parte della direzione aziendale, di procedere alla compilazione di nuove liste di circa 2.000 nominativi di lavoratori da destinare in cassa integrazione guadagni a zero ore che si associano ai circa 2.100 già esistenti;

la direzione Alfa Romeo, ostentatamente, si rifiuta di prendere in considerazione, neppure come ipotesi, l'applicazione della legislazione vigente sui contratti di solidarietà contenuta nel decreto-legge 29 giugno 1984, n. 273;

questo comportamento si accompagna alla decisione di ridurre la produzione giornaliera di vetture (da 520 a 460) il che appare come un ridimensionamento drastico della capacità produttiva della azienda e dunque occupazionale —

se non intendano intervenire sollecitamente: per evitare atti unilaterali predestinati ad inasprire ulteriormente i rapporti aziendali, appesantendo nei fatti il clima necessario per raggiungere il tanto auspicato risanamento della fabbrica; per stabilire, in un'azienda a partecipazione pubblica come l'Alfa Romeo, corretti rapporti tra le parti, che privilegino il negoziato al fine di evitare la piaga della cassa integrazione guadagni a zero ore e l'attuazione di criteri discriminatori tra i lavoratori stessi;

se non intendano richiamare la direzione aziendale al rispetto dei presupposti contenuti nel piano strategico concordato nel recente passato con le organizzazioni sindacali alla presenza dell'allora ministro delle partecipazioni statali, onorevole De Michelis;

se, il Governo non intenda riferire urgentemente in Parlamento quali siano le sue intenzioni (e quelle dell'IRI) circa il mantenimento del settore pubblico dell'assetto societario, così come ribadito nell'accordo del 1981 dal ministro delle partecipazioni statali, chiarendo altresì i rapporti che intercorrono tra l'Alfa Romeo e la Fiat in riferimento al piano del settore auto e ai necessari finanziamenti da erogare in tempi certi, che permettano una reale autonomia progettuale e produttiva dell'azienda stessa». (3-01107);

Castagnola, Borghini, Ricotti e Tedeschi, al ministro delle partecipazioni statali, «per sapere — considerato che la vertenza aziendale (Alfa Romeo) in discussione in questi giorni al tavolo dell'Intersind milanese (e rinviata ai primi giorni di settembre) nella quale si prevede la messa in cassa integrazione guadagni a zero di oltre 4.000 dipendenti, può diventare diretta conseguenza del nuovo piano strategico del gruppo in discussione in questi giorni nelle appropriate sedi IRI, la cui opzione prevalente sembra (a differenza del passato) orientata ad una drastica diminuzione dei volumi produttivi negli stabilimenti milanesi, riducendo ad un terzo le attuali capacità produttive, producendo nella fabbrica di Milano conseguenze strutturali difficilmente risolvibili —

se è a conoscenza di questa grave prospettiva che, oltre a produrre altre migliaia di disoccupati, rischierebbe di distruggere un patrimonio di capacità professionali che sono parte integrante della storia e della cultura industriale della città di Milano;

se non intenda intervenire tempestivamente nei confronti dell'IRI e della Finmeccanica per scongiurare questa scelta e le gravi conseguenze che tutto ciò pro-

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

durrebbe nel tessuto socio-economico milanese, e per le sorti stesse di una fabbrica diventata col suo prodotto emblema della città;

quale politica intenda adottare nel settore auto che permetta di mantenere quell'intreccio armonico tra settore pubblico e privato che è stato alla base dello sviluppo delle due case automobilistiche più rappresentative in questi anni; affinché il risanamento del gruppo Alfa Romeo non si affermi attraverso una linea di deindustrializzazione al nord e preveda invece quei finanziamenti indispensabili a mantenere inalterata la sua autonomia progettuale e produttiva salvaguardando al tempo stesso quelle capacità tecniche e professionali presenti in modo consistente nella fabbrica automobilistica milanese» (3-01137);

Gianni, ai ministri delle partecipazioni statali, del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato, «per sapere — premesso che:

le relazioni sindacali negli stabilimenti «Alfa Romeo» si aggravano sempre di più a causa dell'intenzione dell'azienda di procedere alla messa in cassa integrazione di 2000 lavoratori;

la direzione si rifiuta di applicare la vigente legge sui contratti di solidarietà e al contempo decide di ridurre la produzione di vetture giornaliere con conseguente ridimensionamento occupazionale

se non intendano intervenire per evitare che un'azienda a partecipazione statale attivi la cassa integrazione guadagni senza andare prima ad un negoziato;

se non intendano richiamare l'azienda ad un più corretto atteggiamento che rispetti gli accordi contenuti nel piano strategico concordato con le organizzazioni sindacali e il Ministero delle partecipazioni statali» (3-01240);

Del Donno, ai ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato, «per conoscere:

1) quale sia l'atteggiamento del Governo nei confronti dell'Alfa Romeo dove, oltre al rispetto degli accordi sindacali, sono in gioco il costo di produzione e la necessità di rendere competitiva la casa automobilistica;

2) se, nel piano strategico della produzione, possono essere eliminate le cause che costringono ad un ridimensionamento dell'impresa con un corretto e consapevole atteggiamento della parti». (3-01242).

Queste interpellanze e queste interrogazioni, che riguardano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Vignola, cofirmatario dell'interpellanza Napolitano 2-00165, ha facoltà di illustrarla.

GIUSEPPE VIGNOLA. Mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. L'onorevole Calamida, cofirmatario dell'interpellanza Gorla 2-00173, ha facoltà di svolgerla.

FRANCO CALAMIDA. Illustrerò brevemente questa interpellanza, allo scopo di cercare di individuare quali sono le intenzioni del Governo e quali quelle della direzione dell'Alfa Romeo, per affrontare questa gravissima situazione occupazionale.

Attualmente sono oltre 4 mila i lavoratori in cassa integrazione a zero ore; all'Alfa Romeo la riduzione di personale, che si è susseguita in questi ultimi anni, fa pensare ad un drastico ridimensionamento di una fabbrica che ha una importante storia, non soltanto sotto l'aspetto produttivo, nel nostro paese.

In sostanza, il ragionamento oggettivo che si può fare è questo: il piano auto, quando fu prospettato nelle sue linee generali, respingeva l'idea della monocultura, della monoproduzione e del dominio assoluto della FIAT, e si basava almeno su due gambe che erano la FIAT e l'Alfa Romeo. Oggettivamente, con i grandi investimenti che la FIAT ha fatto, c'è una tendenza a coprire tutto il mer-



cato e a coprire anche il mercato della stessa Alfa Romeo. Massacesi ha dichiarato a *l'Espresso* che l'obiettivo è quello di scendere a 7.000 dipendenti. L'originale piano strategico dell'Alfa Romeo, che fu discusso con tutte le forze politiche, prevedeva 350 mila auto all'anno; ed era considerato il livello di produzione minimo all'interno del quale difendere i livelli occupazionali, sviluppare la ricerca e avere dunque una autonomia dell'Alfa Romeo stessa.

Adesso l'Alfa Romeo e la direzione stanno in realtà marciando sulle 200 mila auto all'anno, il che fa pensare che, con le 200 mila auto e la discesa a 7.000 dipendenti, l'Alfa Romeo si troverebbe in condizioni, con una serie di difficoltà progressive che incontrerebbe, di diventare una vera e propria succursale FIAT, se non di cambiare il suo assetto proprietario.

La nostra preoccupazione è che dunque sia, almeno nel breve periodo, in discussione l'assetto proprietario dell'Alfa Romeo stessa. Chiediamo quindi garanzie al ministro e una politica del Governo tali che non rendano possibile la chiusura di una così importante fabbrica, e che in ogni caso le partecipazioni statali non possano scegliere una linea di privatizzazione dell'Alfa Romeo, senza che vi sia stata una discussione precisa all'interno del Parlamento.

Abbiamo anche rilievi consistenti da fare sull'amministrazione dell'Alfa Romeo e sulle illegalità che vengono commesse. I finanziamenti CEE ottenuti dall'Alfa Romeo per la tutela degli handicappati hanno norme precise e devono essere utilizzati in quella direzione. Sappiamo quale questione generale di civiltà rivesta il problema, ma in realtà gli handicappati sono stati espulsi illegalmente tutti dall'Alfa Romeo stessa.

Chiedo al ministro se sia al corrente — e se non lo è chiedo che la direzione dell'Alfa Romeo risponda successivamente su questo — della presenza, in passato, o attualmente, o per il futuro, di un contratto per le pubbliche relazioni con il giornalista Maurizio Costanzo, che faceva

parte delle liste P2, e se la sua retribuzione sia di oltre 100 milioni all'anno (alcuni parlano di oltre 200 milioni all'anno). Se queste sono le retribuzioni che vengono riconosciute in questi contratti, per questi compiti, a giornalisti, possiamo immaginare quale sia la politica di sperpero che l'Alfa Romeo sta attuando e non possiamo certamente essere d'accordo con essa.

Attualmente la situazione dell'Alfa Romeo richiede, perciò, una politica generale del Governo ed una finalizzazione degli interventi, per sapere cosa sarà previsto nel bilancio, per sapere quando verranno assegnati all'IRI dei finanziamenti, e in che direzione questi andranno; soprattutto, se andranno nella direzione di difendere l'occupazione.

La direzione dell'Alfa Romeo ha inoltre proposto ai sindacati di raggiungere un accordo, il quale avrebbe come premessa l'impossibilità, per i lavoratori che da esso dissentano, di promuovere delle cause. Tutto questo è illegale, perché il contratto riguarda un accordo tra parti private e non può minimamente influire sul diritto pubblico, non potendosi dire al magistrato che dovrà eventualmente decidere su possibili ricorsi dei lavoratori che la sua sentenza è tale da cancellare un accordo già intervenuto. Credo, dunque, che tutto debba essere condotto all'interno della legalità e che non sia accettabile una ristrutturazione che viola profondamente le stesse condizioni del diritto.

Noi riteniamo che la situazione dell'Alfa Romeo possa essere affrontata, che occorran dei piani produttivi precisi e dei livelli di produzione che consentano, in una situazione che a Milano sta diventando grave (perché c'è la Pirelli e molte altre fabbriche che stanno riducendo l'occupazione e l'asse industriale milanese è nel complesso pesantemente aggredito), di difendere l'occupazione. Debbono essere praticate, all'interno dell'Alfa Romeo, delle operazioni di riduzione dell'orario di lavoro, con il rientro di tutti i cassaintegrati, mentre deve essere considerato illegale, oltre che inaccettabile dal

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

punto di vista dei lavoratori, l'uso della cassa integrazione a zero ore, come anticipo del licenziamento, e la definizione delle liste di coloro che, messi in mobilità, in realtà, se i piani non prevedono un loro rientro, verranno poi licenziati.

Il mio gruppo ha presentato una proposta di legge per l'abolizione della cassa integrazione a zero ore, ma i processi di ristrutturazione oggi si reggono su di essa e sono quindi illegali, scavalcando le stesse norme sul licenziamento. Credo, perciò, che sarebbe bene cominciare dall'Alfa, cioè da un'industria a partecipazione statale, che è sovvenzionata da finanziamenti pubblici. È tempo che questi finanziamenti non siano sperperati, o non siano successivamente trasferiti alla FIAT; è tempo che essi siano dati con la garanzia dell'occupazione, della ricerca e dello sviluppo effettivo. Noi riteniamo che nell'Alfa Romeo esistano le condizioni per la conquista di un mercato, ma è necessario, però, che non venga perseguita da parte del Governo una politica che, in accordo con la direzione aziendale, tende in realtà alla progressiva emarginazione dal mercato dell'Alfa Romeo e dunque al vero pericolo — se non proprio di chiusura della fabbrica — di farne una filiale della FIAT, facendole perdere il ruolo che sinora ha svolto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro delle partecipazioni statali ha facoltà di rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni di cui è stata data lettura.

**CLELIO DARIDA, Ministro delle partecipazioni statali.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, da alcuni anni l'Alfa Romeo è impegnata in una difficile azione di risanamento che, nonostante gli sforzi sino ad ora compiuti ed i risultati raggiunti sul piano dell'efficienza, della produttività e dei nuovi modelli (che sono realizzati a scadenza annuale), sconta ancora, come la quasi totalità delle industrie automobilistiche mondiali, un marcato divario fra il fabbisogno di personale, necessario per far fronte ai propri volumi di produzione

e il personale in organico, anche in conseguenza dell'evoluzione tecnologica.

Per quanto riguarda gli stabilimenti di Arese e di Portello, tale divario fu del resto evidenziato dall'Alfa Romeo sin dal dicembre 1981 (domanda di crisi aziendale) e sin da allora quantificato in circa 7 mila 500 unità esuberanti.

A tale situazione si è fatto fronte negli anni scorsi, ricorrendo, per una parte del personale, alla cassa integrazione guadagni a zero ore ed alternando periodi di produzione a regime con periodi di fermate collettive. Tale modalità operativa ha consentito negli anni trascorsi di contenere in alcune migliaia il numero dei dipendenti sospesi a zero ore.

L'esigenza di una ulteriore ottimizzazione dei costi di produzione, unitamente ai recuperi di produttività, ottenuti dalla innovazione dei processi produttivi e dei prodotti, ha suggerito l'adozione di un unico turno di lavoro, con benefici effetti sulla struttura dei costi di produzione. Si tratta di un provvedimento che non ha alcuna relazione con le ipotesi, del resto infondate, dello smantellamento dello stabilimento di Arese. Questo stabilimento è stato, infatti, costruito con impianti capaci di produrre circa mille vetture al giorno, 500 per turno, volumi che risultano di gran lunga superiori alle necessità produttive e commerciali dell'Alfa Romeo. La direzione aziendale ha, pertanto, ritenuto necessario concentrare tutta la produzione richiesta dal mercato in un unico turno, conseguendo in tal modo risparmi corrispondenti ai costi, solo in parte riconducibili al diminuito fabbisogno di personale.

Per quanto riguarda Pomigliano, come è noto, tra il raggruppamento Alfa Romeo e la Federazione dei lavoratori metalmeccanici è stato raggiunto un accordo per il ricorso alla cassa integrazione guadagni straordinaria nel 1984. In base a tale accordo le parti si sono date reciprocamente atto della necessità, in rapporto agli obiettivi di produzione previsti per il 1984, dell'ulteriore ricorso alla cassa integrazione straordinaria, prevedendo una proroga della stessa per almeno un anno,

a partire dal 5 dicembre 1983. Il provvedimento interessa, limitatamente alle unità operative dell'azienda nell'area sud, un numero di lavoratori equivalenti medi pari a circa 3 mila tra operai ed impiegati, per i quali sono previsti regimi di rotazione nei posti di lavoro disponibili. Va sottolineato che la necessità della richiesta di ammissione ai benefici della integrazione salariale è correlata all'andamento del mercato, notoriamente depresso, ed all'imperativo di raggiungere una struttura dei costi capace di porre l'azienda in grado di far fronte alla accesa concorrenza mondiale nel settore automobilistico. I livelli di produttività ottenuti anche dallo stabilimento di Pomigliano d'Arco, sebbene certamente superiori agli anomali rendimenti degli anni passati, sono, infatti, ancora distanti dagli *standard* necessari e programmati dall'azienda, per le citate esigenze di competitività a livello mondiale.

Per quanto attiene a presunte irregolarità poste in essere dall'azienda, in merito ai criteri di individuazione dei lavoratori interessati ai provvedimenti di cassa integrazione, va ricordato che l'intera materia è stata oggetto anche di giudizio davanti all'autorità giudiziaria. È costante impegno del Ministero delle partecipazioni statali, e mio personale, vigilare anche per questi specifici problemi, affinché i comportamenti aziendali rispondano sempre a criteri di obiettività e di efficienza.

In merito alle ore di lavoro straordinario effettuate nello stabilimento di Pomigliano d'Arco, si osserva che l'azienda si è attenuta alle disposizioni di legge e di contratto che regolano la materia. In ogni caso, le rilevazioni effettuate al riguardo dimostrano che il ricorso allo straordinario è in diminuzione, sia per gli operai che per gli impiegati, in via generale. Un incremento si è verificato soltanto in relazione alla immissione nel ciclo produttivo di nuovi modelli, che all'inizio della produzione possono risultare imperfetti. Va tenuto presente che l'avviamento dei nuovi prodotti esige, di norma, un massiccio complesso di attività, come adde-

stramento sul posto di lavoro, messa a punto di stampi, modifiche e migliorie a talune linee di lavorazione che coinvolgono anche l'assemblaggio, ed altre ancora, le quali non consentono l'utilizzo di personale equivalente in cassa integrazione. La motivazione di ciò va attribuita sia al fatto che a tale personale manca la manualità o la fungibilità minima indispensabile — trattandosi di prodotti la cui utilizzazione ha avuto luogo a distanza di tempo dalla sospensione del lavoro — sia alla necessità che le prestazioni prima indicate siano seguite nelle due o tre ore immediatamente successive alla fine del turno di lavoro.

È opportuno aggiungere che alle anzidette obiettive ragioni tecniche si sono affiancate quelle derivanti dalla necessità di recuperare, nelle giornate festive, livelli di produzione perduti per punte di assenteismo e di conflittualità.

In ogni caso per attività straordinarie di piccola manutenzione, pulizie e attività varie di produzione, è stato possibile utilizzare personale sospeso dal lavoro per complessive 80 unità medie operai e 19 unità medie impiegati, nel 1982; e 55 unità medie operai e 13 unità medie impiegati, nel 1983.

In relazione agli specifici quesiti posti dalla interpellanza dell'onorevole Gorla, si precisa quanto segue.

Le spese promozionali dell'Alfa Romeo per il 1982, iscritte a bilancio, ammontano a lire 13,5 miliardi e sono incluse nella voce «Pubblicità o promozione», il cui importo complessivo è di 44,1 miliardi di lire.

In merito, va rilevato che è consuetudine di tutte le case automobilistiche, in occasione della presentazione e della prova di un nuovo modello, invitare rappresentanti della stampa nazionale ed internazionale. Al lancio dell'Alfa 33, che rappresenta attualmente per l'Alfa Romeo una percentuale cospicua delle vendite, hanno presenziato, su invito dell'azienda, giornalisti automobilistici ed economici di 22 paesi. Inoltre, sempre secondo una prassi largamente diffusa nell'industria automobilistica e legata al

lancio di un nuovo modello, a ciascuno dei 90 giornalisti italiani è stata consegnata in prova un Alfa 33 per un periodo di 30 giorni.

Riguardo alle sovvenzioni CEE finalizzate alla tutela degli handicappati, si precisa che l'Alfa Romeo ha ottenuto, in base alla delibera n. 509 del 13 maggio 1980 della comunità, un finanziamento per la realizzazione e l'adeguamento dei posti di lavoro ergonomici, cui destinare lavoratori portatori di *handicap*.

La realizzazione di tale progetto, costantemente verificata dalle autorità pubbliche competenti, ha comportato un investimento di 1.187 milioni per l'adeguamento dei posti di lavoro e 324 milioni per attività di addestramento.

In seguito a 5 dimissioni, 1 decesso e 1 licenziamento, i 45 lavoratori inizialmente inseriti nel progetto in parola sono attualmente scesi a 38.

Circa l'incremento del costo del lavoro riportato nel bilancio aziendale 1981, nella interpellanza vengono non correttamente raffrontate realtà societarie non omogenee, comparando il costo del lavoro dell'Alfa Romeo spa, pari a 340 miliardi di lire nel 1980, con quello dell'Alfa Romeo auto che, per il 1981, è stato pari a 455 miliardi. La differenza va posta in relazione alle note operazioni di riassetto produttivo nel frattempo intervenute.

Il corretto raffronto tra i costi del lavoro sostenuti dall'Alfa Romeo auto negli esercizi 1980-1981 mette infatti in evidenza un importo che passa, nei due esercizi considerati, da 542,5 miliardi di lire a 587,5 miliardi, con un incremento di 45 miliardi, pari all'11 per cento delle retribuzioni corrisposte nel 1980.

Per quanto concerne l'incidenza del numero dei dirigenti sul totale degli organici dell'Alfa Romeo auto, i dati che seguono evidenziano al riguardo una incidenza al di sotto della media nazionale: dirigenti 249, impiegati 6.445, operai 27.009 per un totale di 33.703 unità.

Per quanto concerne la cessione del Portello, l'azienda resterà in possesso dell'area nord, sotto forma di *leasing*, continuando così ad utilizzarla come sede

del distretto commerciale di Milano. Per l'area sud del Portello, nella quale è da tempo cessata ogni attività industriale, sono in atto, da parte della società immobiliare del gruppo Finmeccanica, contatti con l'amministrazione comunale milanese diretti all'inserimento della suddetta area nel piano «direttore».

Sul tema dell'acquisto di disegni FIAT, va ricordato che l'accordo di collaborazione dell'Alfa Romeo con la predetta casa torinese prevede, come è noto, la produzione congiunta di componenti meccanici di impiego comune per le nuove vetture del segmento medio-grande delle tre marche Fiat, Alfa Romeo e Lancia. Con tale accordo ci si propone di conseguire le economie di scala necessarie per garantire la competitività dei prodotti e, in tal modo, di incrementare le quote di mercato in Italia e in Europa, a fronte di una concorrenza estera particolarmente agguerrita su tale segmento della domanda.

La produzione dei gruppi comuni (cambio, sospensione, pianali) è ripartita tra gli stabilimenti Alfa Romeo e Fiat in modo paritetico in termini di ore di manodopera. Come è noto, l'accordo prevede, tra l'altro, il rimborso dei costi già sostenuti per la progettazione di tali componenti. Per quanto riguarda più in generale l'attività di progettazione, l'Alfa Romeo continua e continuerà a progettare le proprie auto, e l'opportunità offerta dall'accordo con FIAT di lanciare un nuovo modello in tempi ravvicinati, lungi dall'indurre l'azienda a smantellare la propria area tecnica, implicherà l'ampliamento di quest'ultima.

Ne consegue che i rapporti con la FIAT sono esclusivamente finalizzati a consentire all'Alfa Romeo di utilizzare al meglio le proprie capacità produttive ed a raggiungere migliori economie di scala. Tale collaborazione non intacca minimamente l'autonomia progettuale e produttiva dell'Alfa Romeo.

In merito ai ricavi medi per vettura, è normale che questi ultimi siano inferiori ai prezzi di listino, in quanto non comprendono le commissioni alla rete di ven-

dita, pari mediamente al 16 per cento. In particolare nel 1981, a fronte di un listino medio aggirantesi su lire 9.300.000, il ricavato medio per vettura, escludendo i ricambi, si è aggirato su lire 7.850.000. La differenza fra questi due valori è rappresentata da commissioni e sconti alla rete di distribuzione.

Per quanto attiene alle concessioni statali, i mutui, i contributi e i finanziamenti agevolati, deliberati dallo Stato a vario titolo negli anni 1981-1982, per tutte le aziende del settore automobilistico dell'Alfa Romeo, ammontano a lire 260 miliardi. Sono stati inoltre deliberati nel 1983 importi per lire 706,2 miliardi e lire 130,2 miliardi rispettivamente a valere sulle leggi n. 675 e n. 46.

Con riferimento a queste ultime, la grandissima parte delle predette agevolazioni non è, allo stato, operante, essendo prescritto un parere di conformità della CEE. Comunque, rispetto a quanto previsto nei singoli provvedimenti di concessione, si ritiene che, l'azienda abbia assolto alle condizioni previste dalle leggi citate.

In ordine alle osservazioni su un presunto spreco di danaro per iniziative di carattere pubblicitario, si precisa che in occasione del Convegno internazionale del *design* ICSID, tenutosi a Milano nell'ottobre 1983, l'Alfa Romeo, come molte altre aziende italiane, è stata presente, nell'ambito delle manifestazioni *a latere*, con la esposizione delle sue auto d'epoca nell'Ottagono della galleria ed ha offerto a 1500 invitati, la sera del 24 settembre, una cena in piedi presso la mensa aziendale di Arese, per la quale sono stati utilizzati gli impianti ed il personale della società. La spesa comprensiva della cena, addobbi, trasporto ed allestimento, è stata di circa 57 milioni di lire.

Data la partecipazione delle più qualificate espressioni del *design* internazionale, la predetta iniziativa potrà avere, sia in termini di immagine che in termini di prodotto, un notevole rilievo commerciale.

Manifestazione, distinta da quelle di cui sopra, è stata la presentazione fotografica alla stampa sportiva dell'Alfa 33 4x4 Pi-

ninfarina. Trattandosi di vettura particolarmente adatta per l'utilizzo su strade montane, l'Alfa Romeo ha ritenuto opportuno accettare l'offerta avanzata dalla ditta Dell'Orto di presentare ad Arese, in via del tutto gratuita, un esemplare di impianto per la produzione di neve artificiale.

Infine, è destituito di ogni fondamento il rilievo in merito alla presunta corresponsione al dottor Massacesi da parte dell'Alfa Romeo spa di un compenso annuo di L. 200 milioni (si rinvia per questo al tabulato esistente presso la Presidenza del Consiglio).

Onorevoli colleghi, in conclusione, desidero confermare quanto ho già avuto occasione di dire, recentemente, in merito alla situazione dell'Alfa Romeo.

È completamente destituita di fondamento l'ipotesi di una ristrutturazione dell'Alfa Romeo, che preluda alla chiusura dell'azienda — ed in particolare dello stabilimento di Arese — o alla sua uscita dal sistema delle partecipazioni statali.

Seguo con particolare attenzione l'evoluzione della situazione complessiva dell'azienda e posso assicurare che si sta lavorando per gli obiettivi del risanamento e del rilancio, del resto imposti dalla situazione del mercato, la quale richiede, come è ben noto, rigorosi sforzi di competitività, di efficienza e di economicità.

I programmi dell'Alfa Romeo, con la presentazione dei nuovi modelli a breve e a lunga scadenza, confermano del resto la validità dell'azienda milanese e la volontà delle partecipazioni statali di non rinunciare a questo primario settore dell'attività industriale nazionale.

A conferma di ciò va sottolineato che l'obiettivo del rinnovo della gamma dei prodotti sarà concretamente realizzato nei tempi programmati. Infatti, a fianco della commercializzazione dell'Arna, dell'Alfa 33 e dell'Alfa 90, è previsto il lancio sul mercato, nel prossimo biennio, di due nuovi modelli.

Mi riservo di dare precisazioni per quanto riguarda i due problemi sollevati

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

ma non contenuti nelle interpellanze e nelle interrogazioni (quello che riguarda il giornalista Maurizio Costanzo e quello che riguarda le clausole del contratto di lavoro cui ha fatto cenno l'onorevole Calamida).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Vignola ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Napolitano n. 2-00165, di cui è cofirmatario.

**GIUSEPPE VIGNOLA.** Onorevole ministro, debbo confessare che mi aspettavo una maggiore attenzione alle questioni che avevamo posto con la nostra interpellanza. Noi non avevamo chiesto se il sistema delle partecipazioni statali o la Finmeccanica o l'Alfa Romeo intendessero chiudere il gruppo, ovvero questo o quello stabilimento, né volevamo soltanto avere la conferma che il gruppo sarebbe rimasto nelle partecipazioni statali. Sono, questi, temi che non riteniamo neppure proponibili e pensabili nel quadro politico, sociale ed economico del nostro paese. Ma non li riteniamo proponibili nemmeno in rapporto a quello che è il patrimonio di esperienza e di elaborazione che il gruppo Alfa Romeo ha posto in evidenza nel corso di questi anni. Ed è soprattutto in rapporto a questo aspetto che noi volevamo una parola più chiara e più esauriente da parte del ministro delle partecipazioni statali.

Nella nostra interpellanza poniamo il problema di come si vada avanti, coraggiosamente e con impegno, nell'aggiornamento coerente rispetto agli andamenti produttivi e commerciali, nella realizzazione del piano strategico dell'Alfa Romeo. Questo è il problema di fronte al quale noi siamo.

Noi apprezzammo, a suo tempo, il piano strategico dell'Alfa Romeo e ritenemmo che quella fosse una scelta di grande coraggio del gruppo dirigente dell'azienda, una scelta che si imperniava sull'autonomia del gruppo, sul suo ruolo autonomo nel settore automobilistico, sulla determinazione di una quota produttiva che avesse capacità competitiva

sul piano interno e su quello internazionale, su una gamma produttiva e su una capacità di innovazione dei modelli che era caratterizzata dall'aggressività con la quale l'Alfa si atteggiava rispetto alla crisi dell'auto e agli andamenti del mercato italiano e internazionale.

L'Alfa — dobbiamo dirlo — fu, nel momento in cui fu elaborato il piano strategico, la capofila, cioè quella che dette il segnale della necessità di una inversione di tendenza rispetto alla crisi del settore, affrontando tale crisi in termini di profonda innovazione tecnologica, di aggressività commerciale e di capacità di stipulare accordi internazionali in grado di realizzare *joint ventures* ai livelli più competitivi. Di qui l'accordo Alfa-Nissan.

Infine, nell'ambito di questo piano strategico e dell'accordo Alfa-Nissan, vi era un segnale importante, quello che da parte dell'Alfa si entrava, per la prima volta, nei segmenti medio-bassi, con la progettazione, la costruzione e la commercializzazione dell'Arna e la costruzione degli stabilimenti di Avellino.

L'altro punto che ci aveva fortemente convinti e che consideravamo importante era quello della decisa scelta meridionalista che il gruppo dirigente dell'Alfa effettuava con un piano strategico, per il mantenimento e lo sviluppo dei livelli occupazionali, per la capacità, soprattutto, di realizzare nel Mezzogiorno, tra Pomigliano e Avellino, unità produttive organiche e altamente qualificate.

Questo avevamo apprezzato del piano strategico dell'Alfa Romeo e per questo sostenemmo il gruppo dirigente manageriale costituito da Massacesi, Innocenti ed altri dirigenti, che di quelle scelte erano stati i coraggiosi autori; e lo sostenemmo non a parole, onorevole ministro. Ci è stato dato atto della capacità di direzione di un moto operaio, all'interno degli stabilimenti di Pomigliano, capace di correggere — perché no? — le insufficienze che si erano palesate nel corso degli anni passati e sulle quali, per altro, era stata imposta una campagna di denigrazione del lavoro meridionale, e soprattutto del lavoro napoletano.

Non voglio ricordarlo per cattiveria, ma Cortesi all'epoca giocò molto e, intorno a lui, tutti i settori «nordisti», o meglio antinapoletani e antimeridionalisti che, come si dice da noi, «inzupparono» il pane per denigrare la scelta effettuata con la realizzazione dello stabilimento dell'Alfasud.

Nello stabilimento di Pomigliano tutte le questioni, oggettive e soggettive, che pure erano sorte, sono state sostanzialmente superate.

Su questa linea del piano strategico non è che, allo stato, si registrino degli insuccessi, onorevole ministro. Ho tra le mani l'ultimo numero di *Quattroruote*, il quale constata, sì, il fatto di un lieve raffreddamento, tra luglio ed agosto, del mercato, ma afferma che ciò non è preoccupante, poiché la gran parte delle previsioni è per una sostanziale tenuta del livello attuale di incremento. Saggiamente, poi, a conferma di quello che ho detto poco fa, che l'Italia è il solo paese, nell'ambito della CEE, la cui produzione automobilistica sia in aumento. È il risultato di grandi sforzi — dice — che sono stati fatti nel corso di questi anni e anche, in modo particolare, dall'Alfa Romeo.

Tra i quindici modelli più venduti, al settimo posto, c'è l'Alfa 33 e, al quindicesimo, l'Arna. L'Alfa 33, dunque, è settima, con 33.900 vetture vendute, pari al 3,2 per cento dell'incidenza sul totale dei primi otto mesi del 1984. Quindicesima è l'Arna, con 16.000 vetture, pari all'1,4 per cento del mercato, sempre con riferimento ai primi otto mesi del 1984. Non è che queste cifre ci soddisfino, né, per la verità, signor ministro, esse corrispondono pienamente agli obiettivi che ci si era proposti. Bisogna per altro considerare che questa è la cifra al netto del venduto sul mercato internazionale. È però interessante il fatto che, nei primi otto mesi del 1984, l'incidenza dell'Alfa Romeo tutta sul mercato è stata del 7,48 per cento: il che porta ad un incremento dell'1,15 per cento rispetto ai primi otto mesi del 1983. Per l'Alfa (la cosa ha un chiaro significato) c'è stato un vero e proprio *boom* — dice *Quattroruote* —, con un incremento

delle vendite del 21,7 per cento rispetto ai primi otto mesi del 1983; e nel rapporto percentuale c'è dunque un miglioramento anche rispetto all'andamento della FIAT. Ciò dimostra che i modelli e le capacità commerciali dell'Alfa reggono all'attuale situazione.

Come si spiega, allora, il tono un po' dimesso ed anche elusivo della sua risposta, onorevole rappresentante del Governo? Come si spiega questa scelta di una frantumazione di tale risposta, l'evidenziazione degli aspetti minori delle questioni poste, piuttosto che delle indicazioni richieste sulla capacità di tenuta e sviluppo del piano strategico? Perché l'obiettivo produttivo è stato ridotto al livello di 200 mila vetture? Perché il numero di operai in cassa integrazione resta così elevato, sia nell'area napoletana sia in quella milanese? Questo è il problema che abbiamo posto nell'interpellanza. Ecco, noi vogliamo avere una risposta, vogliamo condurre un ragionamento, vogliamo verificare, vogliamo continuare a dare, come abbiamo fatto per il passato, il nostro più ampio contributo, in modo che l'Alfa, come lei ha detto, confermi il suo ruolo, certo, ma anche — aggiungo — lo sviluppo: perché di sviluppo si deve trattare, obbligatoriamente, in rapporto agli andamenti produttivi e commerciali, alla necessità di ottenere dei progressi sul piano della competitività interna ed internazionale. Quali questioni dobbiamo allora affrontare? Sappiamo che un piano strategico non può essere valido una volta per tutte, e che un processo di ammodernamento non può essere limitato nel tempo, ma deve essere permanente: lo abbiamo imparato in questi anni. Bisogna dunque indicare le condizioni affinché l'Alfa riesca a mantenere quell'aggressività che aveva posto a base del piano strategico, quella capacità di innovazione nei modelli, di efficienza commerciale, di aumento della produttività, di riduzione dei costi e di miglioramento della qualità, che è necessaria oggi per reggere alla concorrenza internazionale.

Noi ci poniamo su questa linea e pensiamo che il gruppo dirigente dell'Alfa

Romeo sia tenuto, in rapporto agli impegni assunti nei confronti del paese e nei confronti della classe operaia, meridionale e napoletana in primo luogo ma anche milanese, a continuare a sviluppare quell'iniziativa e quell'azione. Abbiamo dato a quel gruppo dirigente il contributo del nostro impegno e vogliamo continuare a darlo. Non crediamo che, nel quadro di una limitazione del piano strategico, con la riduzione della produzione a 200 mila vetture e con la creazione di situazioni di tensione occupazionale nei diversi stabilimenti, i problemi che ho indicato possano essere risolti, come ho detto già in passato, «con la sporta del tarallaro», come si dice a Napoli, cioè spostando le produzioni da uno stabilimento all'altro. Noi teniamo molto alle ragioni produttive, fatte di qualificate attività realizzate nei diversi stabilimenti. Siamo contrari a spostamenti di attività produttive (guarda caso, da sud a nord!). Siamo per una qualificazione, invece, delle attività produttive esistenti e per una qualificazione del piano strategico dell'Alfa Romeo. Solo su questa linea le unità produttive di Milano, di Napoli e di Avellino possono trovare una ragione ulteriore di sviluppo e potenziamento. I modelli ci sono. Ho letto sulla rivista *Quattroruote* che i tempi di attesa per l'Alfa Romeo 33 «quadrifoglio verde» e per la «4x4» sono di due mesi, mentre per le vetture con vernice metallizzata i tempi di attesa sono di un mese. Quindi, vi è uno spazio per le attività produttive e per un ulteriore sviluppo, mentre ci troviamo di fronte, al contrario, a frenate di contenimento che, se indubbiamente non conducono alla chiusura del gruppo o di stabilimenti, o alla rimessione del gruppo Alfa al di fuori delle partecipazioni statali — cosa che definivo all'inizio aberrante —, possono condurre il gruppo Alfa e i relativi stabilimenti a produrre quantità minori di vetture e ad un decadimento di tutta l'attività produttiva, rispetto alla quale noi decisamente ci opponiamo.

Riteniamo che le qualificate attività produttive realizzate nel Mezzogiorno debbano avere un ulteriore sviluppo e che

le questioni relative allo stabilimento di Arese debbano essere affrontate nello sviluppo del piano strategico dell'Alfa Romeo, a fronte di alcune migliaia di operai in cassa integrazione e a fronte della perdita di circa duemila posti di lavoro nello stabilimento di Pomigliano.

Infatti, mentre all'inizio dell'attività produttiva nello stabilimento di Pomigliano erano presenti 15 mila operai, attualmente ne sono rimasti circa 11 mila, tenendo presente — come ho detto — che 2 mila sono in cassa integrazione e 2 mila hanno perso il posto di lavoro.

Questa è una situazione che non possiamo accettare, così come non possiamo accettare una degradazione dell'attività produttiva, dal momento che nella realtà napoletana sono molti e più accentuati che mai, nell'attuale situazione, gli elementi di disgregazione. La nostra preoccupazione è forte rispetto ai processi di degradazione, che si sono venuti manifestando nel corso di questi anni, e gli episodi di camorra che si sono sviluppati nella realtà napoletana sono seri e drammatici. Non sono un'altra cosa, onorevole ministro, perché in una situazione di disgregazione, quale è quella napoletana e meridionale, il punto di forza della classe operaia e delle strutture produttive viene in questo modo anch'esso disgregato e disperso, facendo venir meno un punto fondamentale e decisivo di riferimento per il mantenimento della democrazia e il potenziamento delle capacità di resistenza di questa democrazia.

Come ho già detto, ci troviamo di fronte a 2 mila operai dell'Alfa in cassa integrazione, così come sono in cassa integrazione 2 mila operai nei cantieri di Castellammare, alcune centinaia di operai di Torre Annunziata, altre centinaia di operai della Mecfond di Napoli e altre centinaia di operai della Italsider di Bagnoli.

In una situazione di questo genere, viene meno il punto fondamentale di riferimento per il mantenimento della democrazia e del suo sviluppo. Quindi, il problema della ragione, della soddisfazione, dell'entusiasmo e della forza di lavorare



sono elementi fondamentali in una realtà come quella napoletana, ed è necessario che gli operai abbiano un lavoro e che negli stabilimenti trovino una ragione, una soddisfazione e un entusiasmo a produrre, se vogliono essere una forza di potenziamento e di sviluppo della democrazia.

Onorevole ministro, certamente apprezziamo le risposte puntuali e precise che lei ha inteso fornire in riferimento ai diversi aspetti contenuti nelle interpellanze e nelle interrogazioni presentate, ma ciò che a noi preme maggiormente è questa necessaria, obbligata inversione di tendenza del sistema delle partecipazioni statali nell'area napoletana e meridionale, perché i problemi non sono più soltanto quelli economici e produttivi, ma si riferiscono alla stessa democrazia; ed è rispetto a siffatte questioni che esigiamo un impegno da parte del Governo e del sistema delle partecipazioni statali.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Calamida ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Gorla n. 2-00173, di cui è cofirmatario, e per la sua interrogazione n. 3-00378.

**FRANCO CALAMIDA.** Do atto al ministro di aver risposto puntualmente a gran parte delle questioni che gli erano state poste. Alcune cifre del bilancio (quello che riguardano le spese promozionali, ed altre) non corrispondono, come non coincidono alcuni giudizi. Ma io credo comunque che un modo efficace per entrare nel vivo dei problemi sia quello di esaminarli in tutti i loro aspetti, per ottenere informazioni utili, che riguardano poi la politica — formata da una somma di questioni — attuata dalla direzione dell'Alfa Romeo negli anni scorsi, e seguita adesso.

Non era possibile, evidentemente, offrire risposta immediata ad alcune questioni più attuali, da me poste; si parlava di 2 mila lavoratori in cassa integrazione, quando furono presentate le interpellanze e le interrogazioni, mentre ora soltanto ad Arese, senza contare quindi i

lavoratori di Pomigliano, siamo arrivati a 4.200.

Quel che mi preme dire in questa replica è che, preso atto che l'assetto proprietario — su garanzia del ministro — non è in discussione, non si tratta soltanto di un problema di volontà politica, per cui occorra badare al modo in cui questa si orienta. Esistono condizioni oggettive (potremmo chiamarle, tra vigolette, «naturali») del mercato, per cui se si scende a 200 mila autovetture l'anno l'autonomia dell'Alfa Romeo è indifendibile, se non a costi elevatissimi per lo Stato e per le imprese a partecipazione statale; per cui il proseguire con questa politica porta ad uno sbocco in cui o si hanno costi elevati, o ci saranno di necessità accordi in cui il pesce grosso mangia il pesce piccolo. Ecco, dovremmo uscire da questo tipo di alternativa.

È vero che lo stabilimento di Arese è programmato per una elevata produzione giornaliera, mille vetture al giorno; ma a questo punto la scelta vera è quella tendenziale: se si tenda, cioè, verso la produzione di 600 auto al giorno, con le condizioni di mercato attualmente esistenti, e conquistando altre posizioni, ovvero se si tenda a scendere verso le 400 auto al giorno, o al di sotto di questa cifra. Il piano attuale della direzione, che non è neppure rispettato, perché si è scesi in realtà ancora al disotto di questa cifra, è di 420 auto al giorno. Non è questo, cioè, il piano dell'auto. Alle volontà dichiarate, quindi, non corrisponde per niente una politica della direzione dell'Alfa Romeo e delle partecipazioni statali secondo quella direttiva; anzi, si sta andando esattamente nella direzione opposta. Di qui le nostre gravi preoccupazioni.

Il secondo aspetto che voglio ancora sottolineare è che ci sono stati dei ricorsi, e la magistratura ha dato ragione ai lavoratori. Credo che esista una funzione di controllo del Parlamento, ma che occorra anche un intervento del Governo e del ministro delle partecipazioni statali perché la direzione dell'Alfa Romeo, che è un'azienda a partecipazione statale, non propone in alcun caso un accordo. Po-

tremo poi discutere a questo proposito, perché noi siamo fortemente critici su tale atteggiamento, manifestamente illegale. Non si può procedere con una ristrutturazione che prevede una serie di illegalità; su questo punto sarebbero opportuni un pronunciamento netto ed un intervento. La cosa più importante da sottolineare è che non si può procedere nell'accordo utilizzando, come viene utilizzata, la cassa integrazione a zero ore; si tratta, in sostanza, di una ristrutturazione che è fatta di licenziamenti. Arrivare a 7 mila dipendenti nei vari stabilimenti, come ha indicato Massaccesi, significa porre in essere una politica dei licenziamenti.

Ora, io credo che il nostro paese sia caratterizzato da un'assenza di politica industriale e di politica industriale delle partecipazioni statali. Non esiste una possibilità di intervento reale del Parlamento; e così accade che si proceda verso ampie deindustrializzazioni, attuando ancora licenziamenti su vasta scala. Io credo sia necessario raggiungere un equilibrio preciso tra Arese e Pomigliano, all'interno dei progetti di sviluppo già precedentemente definiti, e che non debba esistere concorrenza e lotta dell'uno contro l'altro. Tutto questo, però, richiede che ci siano determinati livelli produttivi, altrimenti obbiettivamente a tanto si finirà per arrivare.

Crediamo perciò necessaria una politica industriale che consenta il rientro di tutti i lavoratori in cassa integrazione di Arese e Pomigliano ed un'equa distribuzione del lavoro fra tutti. La ristrutturazione ha fatto pagare costi altissimi ai lavoratori, i livelli di disoccupazione sono così elevati e la tendenza è quella di un loro incremento, per cui, a questo punto, crediamo che la politica del Governo dovrebbe porre le condizioni per una inversione di tendenza e far leva, tra l'altro, sulla divisione del lavoro e sulla riduzione dell'orario, attuata ovviamente situazione per situazione, tenendo però conto prioritariamente del problema occupazionale, come indicatore sociale ed elemento orientatore di tutta la politica industriale.

Questa, secondo, noi, la questione vera e di fondo non solo per l'Alfa Romeo, ma anche per altre numerose fabbriche.

Crediamo che l'Alfa sia proprio la fabbrica in cui è possibile sperimentare una diversa divisione del lavoro ed un ritorno ai turni precedenti, per poi impostare, sulla base di questo, processi di trasformazione che non siano operazioni di licenziamento e che dunque consentano una contrattazione, un intervento, un controllo dei lavoratori.

Crediamo che all'Alfa possano farsi esperienze-pilota e che la discussione della legge finanziaria e del bilancio possano costituire l'occasione per definire strumenti di controllo efficaci che consentano di verificare realmente quali politiche siano attuate e se veramente i finanziamenti vengano poi utilizzati per l'occupazione e la ricerca. Ma perché le utilizzazioni dei finanziamenti non siano diverse occorre che a monte vi siano politiche che consentano di eliminare la cassa integrazione a zero ore e di ragionare sulla riduzione di orario come la più razionale tra le scelte oggi possibili.

In definitiva, ciò che noi e i lavoratori dell'Alfa Romeo chiediamo è una netta inversione di tendenza, un cambiamento drastico rispetto alle politiche finora attuate, rispetto alla pesantissima ristrutturazione che si sta attuando con sacrifici durissimi per la classe operaia, e che si dia il segno di indirizzi profondamente nuovi.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Borghini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-00377.

**GIANFRANCESCO BORGHINI.** La ringrazio, signor ministro, per la risposta che ha dato alla nostra interrogazione. Prendo atto della smentita delle previsioni più negative formulate per il futuro dell'Alfa, anche se mi corre l'obbligo di constatare come ad ogni cambiare di stagione per quanto riguarda l'Alfa si leggano sui giornali notizie circa piani di ridimensionamento che poi, di volta in volta, vengono smentite. Tutto ciò, a mio modo di vedere,

dimostra che il problema dell'Alfa esiste. Innanzitutto esiste come problema aziendale, perché purtroppo lo sforzo di risanamento, che pure è andato avanti, non ha ancora conseguito tutti gli obiettivi che si era preposto. Esiste però anche un problema del settore. L'elemento da sottolineare nella vicenda Alfa forse è proprio questo. Il nostro paese, cioè, ha perso terreno proprio nel segmento di mercato in cui l'Alfa colloca le sue produzioni, cioè in quello delle auto di qualità.

È aumentata la produzione e l'esportazione di auto, ma la nostra bilancia commerciale peggiora proprio nel segmento che dovrebbe essere coperto dalla produzione dell'Alfa Romeo. È questo un paradosso a cui la politica industriale del Governo dovrebbe in qualche misura cercare di porre rimedio. L'Italia ha una vocazione nella produzione automobilistica, ma perde terreno, ripeto, nel segmento delle auto di qualità. In altri campi, invece, anche molto distanti da questo, come quello tessile, il nostro paese, pur diminuendo la produzione, ha guadagnato nelle produzioni più sofisticate.

Nel settore dell'auto accade, ripeto, esattamente il contrario: consolidiamo la nostra presenza nelle produzioni medie e non riusciamo a migliorare la nostra posizione, anzi perdiamo terreno nel settore delle auto di qualità. Questo il problema che, secondo noi, è dietro la vicenda dell'Alfa.

Il quesito che si pone è questo: l'Alfa è il gruppo automobilistico italiano in grado di coprire la produzione in questo settore di qualità e dunque di garantire una presenza dell'Italia ed una bilancia commerciale attiva in questo segmento? Credo che la politica industriale delle partecipazioni statali e del Governo dovrebbe cercare di risolvere questo problema aiutando l'Alfa ad assolvere questa funzione.

Naturalmente — come, del resto, lo stesso ministro ha ricordato nella sua risposta — per stare in questo settore occorre fare una politica di investimenti, e ciò richiederebbe una risposta più detta-

gliata: quali sono gli investimenti previsti, quanti, in che direzione. Si rende necessario, inoltre, un forte potenziamento della ricerca, e sui nuovi motori e suoi nuovi materiali: questo è forse il punto più debole di tutta la politica del settore ed anche delle politiche delle singole aziende, a cominciare dalla FIAT. Infine, si richiede la messa in cantiere rapida dei nuovi modelli e non un semplice *restyling*. Problemi complessi, difficili, nodi strutturali di fondo, ma che vanno affrontati, se si vuole dare un avvenire a questa azienda.

Si rende necessaria anche una politica di accordi, alla quale nessuno si è mai opposto. L'Alfa deve condurre una politica di accordi con le altre case automobilistiche: nazionali in primo luogo, e dunque con la FIAT, ma anche internazionali. Non ci siamo opposti all'accordo con la Nissan (anche se sarebbe opportuno un bilancio di quell'accordo) proprio perché la ricerca di accordi è vitale per l'Alfa: l'Alfa è troppo piccola per essere come la FIAT e troppo grande per essere come la Ferrari. Ha, cioè, un difetto di dimensione, che va superato con accordi in varie direzioni.

Il problema che noi poniamo è che la politica di accordi faccia salva l'autonomia dell'Alfa, il suo carattere peculiare. L'Alfa vende perché ha un marchio di qualità; se questa immagine si appanna, l'Alfa non ha un futuro. La nostra preoccupazione nasce dal fatto che ci pare di cogliere una tendenza negativa in questa direzione, una tendenza che va verso la diminuzione del prestigio e della qualità del prodotto Alfa.

In questo quadro si colloca la preoccupazione per Arese. Se si dovesse andare nella direzione di un drastico ridimensionamento della produzione ad Arese e a Milano, ciò significherebbe, sì, una concentrazione aziendale nel Mezzogiorno, ma, una volta tolto il centro di Milano, il destino dell'Alfa sarebbe segnato. L'Alfa diventerebbe un'azienda automobilistica che produce auto di un certo tipo, ma non sarebbe più l'Alfa Romeo che abbiamo conosciuto.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

Questa previsione oggi viene smentita; ne prendiamo atto, purtuttavia il problema esiste e incalzeremo il Governo perché adotti un'adeguata politica di sostegno.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Ricotti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01107, nonché per l'interrogazione Castagnola n. 3-01137, di cui è cofirmatario.

**FEDERICO RICOTTI.** Signor ministro, preso atto delle sue dichiarazioni, considerato però che la situazione aziendale dell'Alfa va sempre più peggiorando, stante la situazione esistente anche in questi giorni, sento il dovere di fare alcune rapide considerazioni.

Noi abbiamo presentato diverse interrogazioni, come ella ha potuto vedere, tutte però finalizzate a comprendere come si possa uscire dalla situazione contingente; quali prospettive si aprano per questa azienda e per il suo futuro; quali impegni il Governo intenda assumere per la salvaguardia di un patrimonio che noi riteniamo fondamentale e parte integrante della storia culturale ed industriale della città di Milano.

Sono questioni che vengono rivendicate dalle organizzazioni sindacali di quella fabbrica, dal consiglio di fabbrica, dai lavoratori, che, se chiarite, possono dare un contributo per avviare velocemente a soluzione una vertenza drammaticamente aperta. Lei sa infatti, signor ministro, che da un anno 4.200 lavoratori, di cui 2 mila al sud, sono in cassa integrazione a zero ore, senza prospettive: tutto ciò con decisione unilaterale.

Allora noi domandiamo: l'IRI avanza l'idea di affermare in questo paese nuove relazioni industriali, più avanzate, più moderne, ma come intende affermarle? Con l'azienda che decide in modo unilaterale e con il sindacato e il consiglio di fabbrica che devono digerire tali decisioni? Questo credo che sia qualcosa di non nuovo, ma che sa tanto di già visto, con l'aggravante che ciò accade nella più

grande azienda a partecipazione statale, cioè all'Alfa Romeo.

Quando solleviamo questo problema, ci si risponde che siamo in presenza di una grave crisi, che ci sono difficoltà di mercato, che siamo in presenza di forti ristrutturazioni.

È noto che all'Alfa Romeo nessuno si sogna di non fare i conti con questi problemi. Del resto, è fatto risaputo — forse anche da lei, signor ministro — che i lavoratori, il consiglio di fabbrica, le organizzazioni sindacali si cimentano da tempo e in modo moderno con questi problemi. È dal 1981 che in quell'azienda si è cominciato a discutere sul risanamento, su come affrontarlo, sulle innovazioni tecnologiche, sulla produttività. E i risultati sono fortemente positivi, tutti da ascrivere a merito di quei lavoratori: la produttività è aumentata di oltre il 35 per cento. Il fatto è che qualcuno ritiene che questi processi siano per così dire quasi neutrali. Non è così: se vanno avanti in modo unilaterale, come sta accadendo in questi mesi, si determinano situazioni inaccettabili, forti discriminazioni nella compilazione delle liste e nella mobilità, appesantimenti dei carichi di lavoro, in genere un clima di ricatto complessivo verso i lavoratori. Ecco perché consideriamo inaccettabili questi atti unilaterali e la loro prosecuzione, se si vogliono introdurre, come si dice, relazioni industriali più moderne e avanzate, capaci di risolvere i problemi che tutti insieme quei lavoratori vogliono affrontare.

Occorre dunque dare risposte chiare su questi problemi. È indispensabile farlo, se si vuole contribuire a risolvere in maniera tempestiva una situazione che sta languendo da troppo tempo. E non si può venire qui a dire che tutto va bene quando si sa che il giorno dopo leggeremo sui giornali un'intervista in cui il presidente Massacesi sostiene che la fabbrica è un disastro, che bisogna licenziare, che vi sono migliaia di lavoratori in esubero. E che senso ha sentire il ministro dire qui che l'Alfa Romeo rimarrà nelle partecipazioni statali (cosa di cui prendiamo comunque atto), quando poi Prodi afferma

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

il contrario e cioè che, essendo le risorse dell'IRI limitate, bisogna utilizzarle solo nei settori strategici. Ma per Prodi l'Alfa Romeo è ancora un settore strategico o no? Ecco come aumentano i dubbi.

Per concludere, voglio ribadire che è necessario che il Governo dia risposte chiare, perché ciò è indispensabile per avviare a soluzione una vertenza che dura da troppo tempo. I lavoratori sono disponibili a fare sacrifici, ad aumentare la produttività, ad affrontare i processi di modernizzazione, ma il Governo, su queste cose, è silenzioso o dà risposte del tutto generiche. E, oltre ad una risposta chiara e definitiva, attendiamo dal Governo atti concreti e precisi, perché è necessario che le parole siano accompagnate da fatti che garantiscano a tutti che si sta veramente procedendo nella direzione giusta.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Gianni ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01240.

**ALFONSO GIANNI.** Credo si possa dire tranquillamente che non siamo soddisfatti della risposta del ministro Darida, nonostante l'apparente precisione con cui ha articolato il suo intervento, in relazione ai vari quesiti avanzati.

Sul punto centrale della questione, il ministro Darida ha detto, all'inizio e alla fine del suo intervento, che sono completamente destituite di fondamento le ipotesi di una uscita dell'Alfa Romeo dal sistema delle partecipazioni statali. Ma questa risposta, per come si inquadra nel discorso del ministro e soprattutto nei fatti concreti richiamati nella mia ed in altre interrogazioni, non è soddisfacente, non è sufficiente a fugare i dubbi, a tranquillizzare.

Perché? In primo luogo perché non bastano, signor ministro, le assicurazioni verbali, anche se assai autorevoli. È necessario indicare anche le scelte che si intendono fare, operare fatti che siano coerenti con quelle assicurazioni. Ma se le scelte contenute, almeno a livello di principio, in quel piano strategico da molti

ricordato e concordato nelle sue linee generali con le stesse organizzazioni sindacali erano tali da poter far giungere ad una intesa, le recenti decisioni, i fatti di prima dell'estate e degli inizi di settembre, che hanno fatto salire ad alti livelli la tensione sindacale e politica nell'area milanese ed in quella meridionale, sono di carattere diverso.

È stato qui ricordato dal collega Vignola che esistevano determinate scelte produttive e se ne sono fatte altre; che si era manifestata sensibilità al problema del mantenimento o dell'innalzamento dei livelli occupazionali. Qui invece si è proceduto in un altro modo. Non lo diciamo solo noi, non lo dicono solo le organizzazioni sindacali, lo dicono persino, signor ministro Darida, esponenti milanesi del suo partito, perché in questi giorni si sono intrecciate frequenti riunioni tra il consiglio di fabbrica di Arese e gli esponenti politici lombardi.

In secondo luogo, come si rimane dentro il sistema delle partecipazioni statali? Questo è il punto sul quale si vuole scivolare nella sua risposta; perché vi è anche un modo per rimanere all'interno delle partecipazioni statali, che però corrisponde ad un sostanziale ridimensionamento, così drastico e così decisivo da poter poi favorire la grande industria privata; e, quando in Italia nel settore automobilistico, si parla di grande industria privata, è evidente che ci si riferisce alla FIAT.

Tale è la questione che noi abbiamo posto, tale è la questione che emerge costantemente dagli atti concreti della direzione aziendale dell'Alfa Romeo, e che a più riprese fa mettere in dubbio che, anche dal punto di vista formale, vi sia un tentativo di riformare l'assetto societario dell'Alfa. Mercoledì scorso, durante lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata, il ministro Altissimo ha parlato, a proposito dell'Alfa Romeo e di altre aziende, di necessità di processi di ristrutturazione richiamandosi alla situazione europea; lei, ministro Darida, più eufemisticamente ha usato il termine «risanamento». Non facciamo dispute termi-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

nologiche, perché non è questa la sede né abbiamo voglia di scherzare; però, se la situazione non è affatto sfavorevole dal punto di vista di mercato — come il collega Vignola, citando i dati dell'autorevole *Quattroruote*, indicava —, perché l'Alfa Romeo, proprio in questa situazione, decide di ridurre drasticamente la produzione giornaliera e complessiva delle vetture, anziché lavorare per migliorare ed aumentare la propria rete commerciale che, secondo molti osservatori politici e tecnici del settore, pare essere il vero punto debole dell'azienda?

Non è forse vero allora che si sta perdendo il treno di una possibilità di espansione a livello interno ed esterno del mercato automobilistico? Perché il Governo di cui lei fa parte, ministro Darida, il Governo Craxi fa sempre l'ottimista rispetto alle previsioni di rinascita e di miglioramento economico quando gli fa comodo, ed invece è assai pessimista quando invece gli fa comodo sostenere altre tesi? Quando gli fa comodo coprire decisioni di riduzione produttiva e di personale, fa però appello ad una situazione difficile, anche quando i dati sembrano essere di altra natura.

E ancora, non è forse vero che in realtà si sta instaurando una filosofia manageriale, per cui il risanamento o la ristrutturazione è vista sui modelli FIAT dal 1980 in poi, per cui, come la FIAT ha fatto fuori decine di migliaia di lavoratori, impiegati ed operai, in pochi anni, così la direzione dell'Alfa Romeo ha come obiettivo la riduzione drastica di migliaia di lavoratori, mentre quelli messi in cassa integrazione a zero ore probabilmente non torneranno più?

Perché la principale azienda automobilistica di Stato non attua la legge sui contratti di solidarietà, e invece sceglie altre strade e non intende stipulare l'accordo con le organizzazioni sindacali? L'azienda dice di essere anche disponibile ad un tentativo di rotazione, se però vengono bloccate le richieste dei lavoratori in cassa integrazione; l'azienda si pone così al di fuori della legge, non applicando ciò che lo stesso Governo, sotto forma di decreto-

legge, ha reso operativo. Ecco le domande alle quali lei, signor ministro, non ha risposto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Del Donno ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione 3-01242.

**OLINDO DEL DONNO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, ho sentito gli oratori e ho sentito anche le dichiarazioni del rappresentante del Governo. Vorrei — e non mi si tenga per uno che voglia opporsi liberamente alle cose — oggettivamente dire a me stesso e agli altri che, forse, è il momento di cambiare linguaggio, sistema, modo di agire e modo di comportarsi.

Nella fabbriche italiane si è abbondato di ottimismo: si sono immessi i mutilati, gli invalidi, ma quando sono stato a Torino, alla FIAT, sono rimasto un po' meravigliato da certi atteggiamenti, da certi comportamenti che non corrispondono affatto né a una logica operativa, né ad un'etica lavorativa. Mi sono sentito dire che per ogni settore ci sono 20 persone a disposizione per coloro che sono assenti. È bellissimo questo modo di agire, ma economicamente è produttivo?

L'Alfa Romeo è, in campo nazionale e internazionale, una gloria del nostro paese, come la FIAT. A Buenos Aires si ostenta con orgoglio tutto il complesso della FIAT: sono realizzazioni della volontà, del lavoro, dell'impegno del popolo italiano.

In queste interrogazioni però, signor ministro, leggo un linguaggio che ormai dovrebbe essere sorpassato; non si possono più porre i problemi — mi si perdoni questa audacia, ma ognuno dice la sua — in termini di lotta di classe, non si può parlare, come qui si parla, di «comitato di vigilanza democratica», non si può parlare di intolleranza, di atteggiamenti provocatori e autoritari della direzione. No, oggi si è ceduto troppo e si deve tornare all'equilibrio stabile, se non vogliamo andare veramente in mezzo alla strada e chiedere l'elemosina, se non vo-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

gliamo diventare il terzo, quarto o quinto mondo sottosviluppato!

Noi difendiamo il lavoro e il posto di lavoro, ma oggi c'è un altro concetto: il posto di lavoro non si conserva imponendo il lavoratore, il modo e la forma di lavorare, ma si conserva nel contesto della fabbrica, perché se fallisce la fabbrica il discorso della lotta, dei comitati sindacali, non vale più! Dobbiamo cominciare a renderci conto che è finita e chiusa l'epoca in cui chiunque avesse una certa responsabilità nel campo produttivo e facesse un'osservazione o adottasse un provvedimento era fatto segno agli attacchi di tutti: Dante direbbe che: «Un Marcel diventa ogni villan che parteggiando viene»! È tempo di finirla, penso!

È nella fabbrica che si salva l'operaio, è nel contesto, è nella concordia che si crea il lavoro e la prosperità! Noi abbiamo delle imprese competitive, ma perché? Perché, ad un certo momento, in esse si dice che c'è la crisi e che bisogna lavorare di più. Qui, invece, il ragionamento è un altro ed io sento delle assurdità e in questa Camera dei deputati, dove c'è gente con la testa sul collo, ci si lamenta perché si fanno gli straordinari e non si chiamano altri operai, come se per fare un lavoro straordinario di natura tecnica io possa prendere un qualsiasi lavoratore generico; ma quello mi rovina il pezzo! Allora il problema è un altro, perché in certi momenti, se c'è una maggiore richiesta, bisogna lavorare di più e non pretendere che si prenda un Pinco Pallino a fare un lavoro tecnico. Anche perché poi ci lamentiamo e diciamo che le Alfasud che si fabbricano a Pomigliano in parte funzionano bene e in parte si debbono vendere come ferrivecchi. Ma cosa vuol dire tutto questo? Ci siamo mai interrogati sui problemi fondamentali? Li vogliamo risolvere in una logica nuova di collaborazione, o vogliamo rimanere in questa assurda lotta di classe, in questo assurdo atteggiamento, in questa visione non solo partitica, ma deleteria rispetto al mondo del lavoro?

Giorni fa sono rimasto meravigliato, es-

sendomi stato spiegato che per assumere un operaio sarebbe stato necessario prenderne due; uno perché lo porta lei — mi è stato detto — ed un altro perché lo impone il sindacato. Ma, signori, se c'è bisogno di un solo operaio, come possiamo assumerne due? Quando un operaio, minimo, costa un milione e mezzo al mese, anche se a lui diamo 800 mila lire.

PRESIDENTE. Onorevole Del Donno, la prego di concludere, il suo tempo è scaduto.

OLINDO DEL DONNO. Va bene, per omaggio a lei ed alla sua parola concludo. Il discorso sarebbe, però, lungo e mi dispiace di aver presentato una interrogazione e non una interpellanza.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Provantini, Vignola, Graduata, Conti, Polidori, Picchetti, Sannella e Cardinale, al ministro delle partecipazioni statali, «per conoscere gli indirizzi ed i programmi dell'ENI nel complesso delle aziende chimiche dell'area di Nera Montoro in Umbria.

Per sapere, in particolare:

per quali ragioni la Alcantara ha "investito" decine di miliardi di utili in BOT, anziché finanziare gli investimenti previsti dallo stesso piano ENI del novembre 1981; se questa incredibile scelta sia dovuta a resistenze del *partner* giapponese o non a indirizzi dell'ENI, e se non si intenda procedere all'investimento programmato che la realtà si è incaricata di dimostrare quanto mai utile e redditizio oltreché produttivo di effetti positivi sulla occupazione;

per quali motivi non si sia ancora proceduto agli investimenti previsti, sempre dal piano ENI del novembre 1981, alla Terni chimica, nel settore dei policarbonati per il quale il mercato conferma la giustezza delle previsioni di sviluppo;

quali altri programmi, oltre ai 30 miliardi di investimenti previsti e non avviati (Alcantara e policarbonati), si in-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

tenda realizzare in queste aziende, specie nel settore dei fertilizzanti, concimi, ecc.;

quale sia la presenza e quale ruolo intenda svolgere l'ENI nelle due società che hanno assorbito la Itres "privatizzata" dall'ENI e se non intenda fornire tutti gli elementi di conoscenza circa la operazione compiuta, sul prezzo di vendita dell'azienda, sui costi sopportati in tale operazione dall'ENI, sugli strumenti di garanzia di cui l'ENI dispone perché le due nuove società realizzino programmi produttivi ed assicurino i livelli di occupazione» (3-00716).

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

CLELIO DARIDA, *Ministro delle partecipazioni statali*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, l'Alcantara è una società costituita dall'ANIC Fibre per il 51 per cento e dalla giapponese Taray per il 49 per cento. L'assetto societario comporta ovviamente che le politiche di sviluppo, degli investimenti, della occupazione, della destinazione degli utili, vengano prese in accordo con il socio giapponese.

L'attenta politica di gestione e di riparto tra i soci degli utili conseguiti ha consentito la formazione di liquidità che, lungi dal frenare il costante sviluppo della Alcantara nell'ambito del settore merceologico in cui opera, ha aperto prospettive anche in settori diversificati essendosi resi disponibili per esse adeguati volumi di autofinanziamento. La scelta dei nuovi settori nei quali l'Alcantara intende operare risponderà a criteri di rigorosa selettività per tecnologia o per mercato al fine di garantirne la validità economica. Nel frattempo, l'investimento in titoli di Stato è stato effettuato sulla base di un preciso vincolo posto dal socio giapponese ed in coerenza con le prospettive di sviluppo accennate. I nuovi progetti che l'Alcantara realizzerà, il cui avvio è previsto entro la prossima estate con *partners* stranieri, saranno fi-

nanziati utilizzando i sopramenzionati titoli di Stato.

Per quanto riguarda il settore dei policarbonati opera, nell'ambito dell'ENI Chimica, la divisione tecnopolimeri. Il piano redatto nel novembre 1981 stabiliva un programma quinquennale di investimenti che, riferito al policarbonato, prevedeva prioritariamente il potenziamento della linea di produzione esistente presso lo stabilimento della Terni industrie chimiche di Nera Montoro e successivamente la realizzazione di una nuova linea.

Il programma è stato successivamente modificato e si è ritenuto più opportuno potenziare la linea esistente che, a progetto completato, vedrà raddoppiata la sua capacità dalle attuali 8 mila tonnellate a 15 mila tonnellate. L'investimento complessivo per il raddoppio della capacità produttiva della linea sarà di circa 40 miliardi compreso l'impianto di finitura. A seguito di ulteriori studi e a causa della situazione del mercato si è ritenuto più opportuno procedere in tal senso, anziché realizzare una nuova seconda linea.

Circa l'ultima parte della interrogazione, si precisa che la ITRES è stata ceduta nel 1981, per una quota del 70 per cento, al consorzio FIBRONIT. Il prezzo di cessione è stato di 140 miliardi di lire. Le motivazioni di detta cessione si riassumono soprattutto nella necessità di ricercare opportunità di integrazione produttiva che le due società acquirenti offrivano. La situazione patrimoniale alla fine del 1980 presentava immobilizzazioni tecniche nette pari a 9 miliardi a fronte di finanziamenti a medio e lungo termine di 8,8 miliardi e di un capitale sociale di 200 milioni. Le perdite della ITRES nel 1980 sono state di circa 8 miliardi. Il personale della ITRES nel 1981, e cioè al momento della cessione, era di 195 unità a Nera Montoro e 51 unità a Caltagirone in Sicilia. Le due società private si sono impegnate a garantire l'occupazione di circa 130 unità a Nera Montoro e dell'intera forza a Caltagirone. Le eccedenze di personale di Nera Montoro sono state riassorbite dall'ENI in altre attività della stessa zona.



## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

Per quanto riguarda gli investimenti, da parte della Alcantara e della Terni Chimica, nei settori dei fertilizzanti e dei concimi, non sono previsti sviluppi, essendo quei settori considerati non innovativi.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Provantini, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-00716.

**ALBERTO PROVANTINI.** Signor Presidente, l'ultima parte dell'interrogazione contiene un punto che non può essere circoscritto alla sola vicenda della privatizzazione dell'ITRES, che risale a quattro anni fa. A questo proposito devo rilevare che solo dopo quattro anni il ministro Darida ha riferito al Parlamento in merito agli elementi di questa vicenda, e per questo lo ringrazio.

In questa settimana, prima presso la Commissione bilancio e poi in quest'aula, la Camera ha discusso di quattro vicende concernenti aziende, più o meno grandi, a partecipazione statale che operano in Umbria e rispetto alle quali abbiamo posto due grandi questioni: quella della politica industriale e quella morale. Lo abbiamo fatto, nel primo caso, per affermare il diritto di indirizzo del Parlamento e nel secondo il diritto di controllo del legislatore rispetto alla politica del Governo. Siamo infatti di fronte a determinati fatti compiuti quali l'abbandono da parte dello Stato di sette aziende operanti in Umbria. Se teniamo conto di ciò che è avvenuto nell'ultimo quinquennio e di ciò che si sta verificando nel gruppo ENI e nel gruppo IRI, ci rendiamo conto che questa politica ha prodotto una riduzione di 5.500 posti di lavoro: è come se lo Stato avesse chiuso in Umbria la più grande fabbrica di cui dispone, cioè l'acciaieria.

Il secondo fatto da rilevare è che ogni operazione è sfuggita alla più elementare regola di relazione industriale, al di fuori, quindi, del terreno della programmazione, senza né un preventivo accordo né alcuna informazione al sindacato o al Parlamento.

Ci troviamo dinanzi a vendite effettuate a gruppi stranieri o ad aziende con bi-

lanci in attivo che vengono comunque privatizzate. Come mai allora l'ENI non investe neppure nei settori che «tirano»? La giustificazione fornita ora dal ministro Darida è che questa linea di condotta è stata imposta da vincoli con il *partner* giapponese; egli ha poi confermato che gli utili sono stati investiti in buoni del tesoro. Questo è intollerabile, non vi possono infatti essere vincoli che vadano in questa direzione.

Signor Presidente, non possiamo avere risposte generiche. Il ministro ci ha poc'anzi detto qualcosa in ordine agli investimenti che saranno effettuati dall'azienda Alcantara, ma non ci ha detto nulla in relazione agli interessi dell'ENI in Umbria: a questo riguardo occorre notare che sono stati modificati i piani approvati dal CIPI nel novembre-dicembre del 1981. Ritengo, signor ministro, che sia giunto il momento che su tale questione, che riguarda sia la politica industriale che quella morale, vi sia una vera e propria trattativa, si scenda cioè sul terreno della programmazione. Tutto ciò deve però avvenire attraverso un preventivo accordo con le organizzazioni sindacali e con tutte le forze interessate.

Signor ministro, la ringrazio per le notizie che ci ha fornito, tuttavia non posso dichiararmi soddisfatto.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione degli onorevoli Provantini, Borghini, Cerina Feroni, Vignola, Alasia, Conti, Cuffaro, Crippa, Scaramucci Guaitini e Giovagnoli Sposetti, ai ministri delle partecipazioni statali, dell'industria, commercio e artigianato, del lavoro e previdenza sociale, di grazia e giustizia e della sanità, «per conoscere:

se e quali inchieste siano state aperte, e le conclusioni delle stesse, per accertare le cause e le responsabilità del mortale incidente verificatosi alle acciaierie di Terni alla vigilia di ferragosto, dove ha perduto la vita un giovane operaio che lavorava alla manutenzione degli impianti della «Terni» per conto di una ditta appaltatrice, precipitato da circa quaranta metri di altezza, sprofondando dal

tetto di lamiera che si doveva sostituire, nella struttura del reparto acciaierie; quali provvedimenti siano stati adottati rispetto a responsabilità accertate;

con quali criteri la "Terni" affida delicati lavori sulle strutture e sugli impianti a ditte esterne;

quali garanzie preventive e quali controlli esercita la "Terni" sulle stesse ditte appaltatrici, in particolar modo per il rispetto delle norme di sicurezza del personale;

quali controlli esercitino gli uffici ministeriali per il rispetto delle norme di legge sulla sicurezza del lavoro e le conclusioni di tali rapporti sul lavoro in generale alla "Terni", tanto dei lavoratori dipendenti della società a partecipazione statale quanto delle imprese appaltatrici;

se la "Terni" immagini di realizzare gli stessi volumi di produzione, con organici che si riducono di mille unità per effetto della legge n. 193 del 31 maggio 1984, senza compiere alcun intervento impiantistico, ricorrendo invece alle più selvagge regole dello sfruttamento, anche attraverso gli appalti, minacciando la vita e la salute dei lavoratori, anziché contrattare, come previsto dalle più elementari regole delle relazioni industriali, gli organici coi sindacati;

se il Governo non ritenga che i mancati finanziamenti alla "Terni", per oltre quattrocento miliardi, previsti sin dal piano siderurgico di tre anni fa, successivamente ribaditi da tutti i documenti ministeriali, IRI-Finsider-Terni, ma ancora né deliberati né tantomeno erogati, costituiscano la causa oggettiva primaria che è alla base non solo di perdite di esercizio, per non aver compiuto quello che gli stessi organi di governo dell'IRI e della Finsider hanno ritenuto essere l'indispensabile, per stare sul mercato in modo competitivo e remunerativo, ma di perdite di vite umane, della salute in generale dei lavoratori;

se il Governo intenda assumere pre-

cise iniziative perché la più grande azienda di Stato dell'Umbria rispetti le norme di leggi dello Stato in materia di sicurezza del lavoro, di difesa della salute dei lavoratori e dei cittadini, con un programma della "Terni", concordato con i sindacati e gli enti locali, e che sia adeguatamente e tempestivamente finanziato per affrontare e risolvere la questione dell'ambiente di lavoro per gli effetti che ha sulle maestranze e per le conseguenze che produce sulla città». (3-01164).

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

CLELIO DARIDA. Signor Presidente, a seguito dell'infortunio mortale accaduto in agosto ad un operaio dipendente di una ditta appaltatrice della società Terni, sono state aperte le seguenti inchieste: una da parte della polizia di Stato, per una sommaria ricostruzione e per individuare eventuali responsabilità dei soggetti presenti all'accaduto; l'altra da parte dell'ispettorato provinciale del lavoro di Terni, al fine di accertare se le tecniche, le attrezzature e gli equipaggiamenti di sicurezza per i lavori in alto fossero rispondenti alle norme di legge vigenti in materia. A conclusione degli accertamenti è stato redatto un verbale trasmesso poi all'autorità giudiziaria. Quest'ultima, in base alle risultanze delle due inchieste sopra indicate, ha emesso quattro comunicazioni giudiziarie nei confronti del titolare della ditta appaltatrice, del preposto ai lavori della sopraindicata ditta e a due colleghi di lavoro del defunto.

Si fa inoltre presente che la società Terni aveva posto in essere — come è sua consuetudine — tutte quelle procedure ed operazioni di controllo e di sicurezza necessarie che sono previste dalle norme di legge vigenti sulla materia, ai fini della tutela della salute e integrità fisica dei lavoratori, come è dimostrato dal fatto che l'autorità giudiziaria non ha ritenuto di procedere nei confronti della Terni.

A dimostrazione di quanto sopra, la percentuale di infortuni sul lavoro nella società risulta essere la più bassa fra

quelle di tutte le altre aziende del gruppo Finsider.

La società Terni, nell'affidare lavori in appalto, segue i sottoelencati criteri: sceglie da un elenco di ditte affidabili sia dal punto di vista tecnico che del rispetto delle norme di legge in materia di prevenzione infortuni ed igiene sul lavoro; prevede, nel capitolato di appalto stesso, che il lavoro sarà affidato solo se verranno soddisfatte tutte le condizioni (di legge, di contratto, ecc.) riportate nel capitolato generale di appalto; in caso di inadempienza, è anche prevista la risoluzione del contratto.

Per quanto riguarda altre iniziative messe in atto dalla società Terni nell'ambito dei propri obiettivi generali, si ricordano le riunioni preliminari per ogni lavoro dato in appalto, con la partecipazione di tutti i soggetti interessati, siano essi aziendali e non, allo scopo di definire le modalità supplementari ed integrative delle norme di legge in materia riguardanti il lavoro stesso (tali modalità vengono riportate e sottoscritte nel verbale di consegna del cantiere per opere di appalto); l'accertamento che la ditta sia in possesso di tutte le attrezzature antinfortunistiche previste per l'esecuzione del lavoro appaltato; il controllo, nel corso dei lavori, del rispetto delle norme di sicurezza previste da apposita procedura interna; l'esclusione dall'elenco delle ditte appaltatrici in caso di inadempienze agli obblighi contrattuali.

Per quanto riguarda le questioni dei volumi di produzioni, della contrazione degli organici a seguito delle leggi n. 155 del 1981 e n. 193 del 1984 e dei finanziamenti, si fa presente che quanto sopra è coerente con il piano triennale 1984-1986 per la siderurgia a partecipazione statale, in fase di attuazione, e che peraltro è tuttora aperta la trattativa con le organizzazioni sindacali.

Per quanto riguarda i programmi previsti dalla Finsider per lo stabilimento siderurgico di Terni, desidero ricordare che per il triennio 1984-1986 verranno investiti circa 300 miliardi, in massima parte destinati al progetto per il migiora-

mento delle lavorazioni inossidabili, oltre che a specifici programmi tesi a conseguire un sensibile recupero di produttività rispetto alla concorrenza, che si presenta molto agguerrita.

Tale programma sconta la concessione di finanziamenti agevolati ai sensi della legge n. 675, di recente approvati dall'apposito Comitato interministeriale, e il cui esame è previsto nella riunione del CIPI del prossimo 12 ottobre.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Provantini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01164.

**ALBERTO PROVANTINI.** Signor Presidente, questa discussione sulla Terni — se discussione si può chiamare — coincide con la visita, in corso in queste ore, del Presidente Pertini in Umbria; egli domani alla Terni sarà accompagnato proprio dal ministro Darida. Ci troviamo dinanzi ad una coincidenza che potremmo definire storica, non solo per la visita del Capo dello Stato in occasione della celebrazione del centenario della Terni, ma anche in relazione al futuro della più grande azienda della nostra regione.

Noi abbiamo posto qui problemi antichi, che hanno segnato la storia di questo secolo e che vengono riproposti in modo drammatico dalla vicenda relativa alla morte di quel ragazzo — ricordata dal ministro — che non può essere archiviata nel lungo elenco degli omicidii bianchi.

Trovo la risposta del ministro burocratica e sconcertante: non è possibile rispondere che la Terni aveva fatto tutto il possibile. Domani lei, signor ministro, sarà — me lo consenta — in visita alla Terni con il Presidente Pertini; si rilegga le parole, che io ritengo belle, di un altro grande personaggio che visitò quella fabbrica. Mi riferisco a papa Wojtyła che pose al centro, in quella fabbrica, le questioni dell'uomo. Lì, invece, non era al centro l'uomo (non c'era neppure una uscita di sicurezza), il ragazzo è precipitato dai 40 metri di altezza di quel tetto. Noi riproponiamo quindi tutta intera la questione della difesa della salute,

dell'ambiente, che non può essere monetizzata; riproponiamo il rispetto di tutte le norme e di tutte le leggi. Siamo nel 1984, non nel 1884! Anche in riferimento alle regole ed agli appalti, prendo atto dei suoi impegni, signor ministro, ma debbo farle notare una circostanza, e lo dico con senso di responsabilità: solo dopo la pubblicazione della nostra interrogazione, la Terni ha invitato i consorzi della Confindustria e della *Confapi* per i nuovi appalti (48 ore dopo la pubblicazione). Perché mai questo non è successo prima? Non basta fissare i criteri e le norme: ad essi va data attuazione. Quanto agli investimenti, noi riteniamo che le questioni aperte, quelle della difesa e dell'ambiente, della salute, della vita, e quello dello sviluppo possano e debbano andare di pari passo. Non vi è contraddizione. Ma qui vi è una responsabilità oggettiva, signor ministro, non voglio dire sua personale, ma del Governo: a tre anni da quel piano siderurgico pubblico del 27 ottobre 1981, alla Terni non è stata ancora spesa una lira. Lei annuncia — ed io ne prendo atto positivamente — la decisione che assumerà il CIPI: se lo farà — ed io spero che sia così —, questa decisione arriverà con tre anni di ritardo. Intanto siamo a volumi di produzione ottenuti con mille lavoratori in meno alla Terni, con 1800 in meno nel gruppo.

Nel piano che ella ricorda, signor ministro, abbiamo disegnato una Terni capofila, caposettore per l'inossidabile, per il magnetico, per quanto riguarda i getti fulcinati che, insieme agli stabilimenti di Torino, Lovere e Trieste, non può rimanere un disegno astratto di ingegneria istituzionale, ma deve trovare collocazione in strategie che debbono essere nutrite di investimenti e di finanziamenti.

E questo deve avvenire anche — e colgo l'occasione della presenza del collega e compagno Borghini, nonché del ministro — sulla base di una riflessione sulla questione siderurgica nazionale, circa la quale lei, signor ministro, si era impegnato a presentarci un piano il 12 novembre dell'anno scorso, sulla base di una mozione (ma non lo ha fatto). Ella

conosce quanto me e meglio di me i dati della ripresa mondiale, dei consumi e delle produzioni. La ripresa, nel primo semestre di quest'anno, è stata del 28 per cento negli USA, del 12 per cento in Giappone, dell'11 nella Comunità europea.

La legge n. 193 non può significare solo rottamazione degli impianti, prepensionamenti e riduzioni, già avvenute, da 146 mila a 133 mila unità, né la nuova espulsione di altri 30 mila lavoratori.

Dobbiamo riflettere, in quest'aula, sulla strategia dell'industria pubblica e privata e dobbiamo avere un piano da parte del Governo, entro il quale stabilire quali pezzi del mosaico dell'industria pubblica e privata nazionale debbano essere sistemati, risanati, sviluppati. In esso dobbiamo altresì sistemare un tassello importante nella storia non solo passata ma futura dell'industria siderurgica nazionale: la Terni.

Non possiamo perciò avere il Capo dello Stato che, lì, esprime sentimenti, ansie ed impegni di pulizia e di sviluppo, mentre c'è un'industria di Stato che agisce in modo opposto.

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

#### **Trasmissione dal Senato.**

**PRESIDENTE.** Comunico che il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente progetto di legge approvato, in un testo unificato, dalla Camera dei deputati e modificato da quel Consesso:

S. 646 — Disegno di legge di iniziativa del Governo; NICOTRA, PAZZAGLIA ed altri: «Norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia, sanzioni, recupero e sanatoria delle opere abusive» (833-548-685-B).

Sarà stampato e distribuito.

---

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

---

**Annunzio di interrogazioni.**

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

**Ordine del giorno  
della prossima seduta.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 15 ottobre 1984, alle 17:

*Conto consuntivo delle spese interne*

*della Camera dei Deputati per l'anno finanziario 1982 (doc. VIII, n. 3).*

*Progetto di bilancio delle spese interne della Camera dei Deputati per l'anno finanziario dal 1° gennaio al 31 dicembre 1984 (doc. VIII, n. 4).*

**La seduta termina alle 11,40.**

---

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 14,40.*

---

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

---

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

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

## INTERROGAZIONI ANNUNZIATE

INTERROGAZIONE  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE

COLOMBINI, CIOCCI, GRANATI CARUSO E PICCHETTI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno.* — Per conoscere —

premessi che:

il Consiglio provinciale di Roma ha patrocinato il convegno sulle misure alternative al carcere che si è svolto a Rebibbia il 29 luglio 1984 su iniziativa dei detenuti, previa autorizzazione del Ministro di grazia e giustizia e della direzione generale delle carceri;

il convegno e l'allestimento dell'« Antigone » di Sofocle erano stati possibili per l'impegno concreto della provincia di Roma che ha adottato nella seduta del 19 luglio 1984 una deliberazione con la quale sono stati stanziati i necessari fondi per contribuire alla realizzazione delle iniziative;

detta deliberazione è stata annullata dal comitato regionale di controllo che l'ha ritenuta una « inammissibile liberalità » e, quindi « illegittima perché viziata sotto il profilo della violazione di legge e dell'eccesso di potere »;

atteso che iniziative come quelle in questione (debitamente autorizzate) contribuiscono notevolmente a rafforzare il rapporto cittadini-istituzioni e che, per converso, non è da dubitare che il patrocinio e il relativo correlato intervento finanziario rientrano nella sfera di competenza del sistema delle autonomie locali e, per il caso specifico, nell'autonoma decisione del consiglio della provincia di Roma —:

se una interpretazione siffatta non mini il fondamento dell'autonomia locale,

tenuto conto che la legge nazionale ha abolito la differenza tra le spese obbligatorie e spese facoltative ma non ha, certamente, abolito queste ultime e che nel caso specifico si tratta appunto di spese facoltative, ma comunque a beneficio della Comunità amministrativa e non già, come affermato dal CO.RE.CO., di « inammissibile liberalità »;

quali provvedimenti, anche di supporto interpretativo, si intende adottare per superare non solo difformità di comportamento, ma anche e soprattutto per evitare che iniziative autorizzate e di grande valore sociale siano di fatto impedita da difficoltà interpretative. (5-01120)

\* \* \*

INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA

CIFARELLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere le cause dell'interruzione dei lavori di ripristino delle facciate del palazzo di giustizia in Roma, sede della Corte di cassazione.

In effetti da mesi e mesi, dopo che circa un terzo dell'esterno è stato ripulito e risistemato, i ponteggi giacciono accatastati: e così nelle fotografie di migliaia di turisti viene portata fuori di Roma e dell'Italia la testimonianza di una disfunzione, di uno sperpero, di una incuria assurda. (4-05900)

FERRARINI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere i motivi che a tutt'oggi hanno impedito di accogliere positivamente la richiesta del comune di Podenzano (Piacenza) per ottenere l'istituzione di un ufficio postale in località San Polo di Podenzano. — Dopo la prima risposta negativa della sezione compartimentale delle poste e telecomunicazioni dell'Emilia-Romagna alla prima istanza presentata, il comune di Po-

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

denzano ne ha presentata una seconda in data 17 marzo 1984 per evidenziare la necessità del servizio per la popolazione e l'importanza economica che l'ufficio postale a San Polo rivestirebbe per l'intera zona.

La richiesta è ampiamente giustificata dalla documentazione inviata alle autorità competenti e resta pertanto incomprensibile e provocatoria la risposta negativa degli uffici regionali delle poste. (4-05901)

FERRARINI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere:

se è a conoscenza della ingiusta situazione in cui si vengono a trovare i medici italiani, i quali dopo un lavoro dipendente hanno dovuto continuare il lavoro in qualità di convenzionati con le varie unità sanitarie locali. Questi lavoratori si vedono imporre da parte delle locali direzioni provinciali del Tesoro non solo il trasferimento della quota integrativa speciale (I.S.) dalla pensione alle quote erogate dalle USL con un palese disagio, ma continuano altresì a ricevere intimazioni di pagamento per un ipotetico recupero di credito erariale. Somma questa che in alcuni casi supera i 50 milioni e che gli stessi medici dovrebbero successivamente farsi rimborsare dalle USL. Va aggiunto che su tali indennità gli stessi hanno già pagato i vari tributi di legge. Tutto questo in virtù di una discutibile interpretazione del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, articolo 99;

se è a conoscenza che i medici chiedono l'immediato invio da parte della direzione generale del Tesoro di precise disposizioni alle direzioni provinciali perché vengano sospese le ingiunzioni di pagamento;

se non ritiene di prendere contatto con le USL per risolvere tale anomala situazione, anche in considerazione che i medici si dichiarano disposti ad effettuare in favore del Ministero del tesoro la cessione del loro credito verso le rispettive USL. (4-05902)

FERRARINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

se è a conoscenza della grave iniziativa intrapresa dalla Società Veneta mediante la soppressione nei giorni festivi delle corse in partenza da Parma per Suzara delle ore 6,58, 6,23 e 7,25;

quali iniziative intende intraprendere per sollecitare il ripristino di dette linee per evitare il completo disservizio nei giorni festivi, con evidenti disagi soprattutto per i cittadini con minor reddito.

L'amministrazione comunale di Parma ha già espresso preoccupazione per il provvedimento e si rende disponibile ad incontri oltre che con i responsabili della Società Veneta con i rappresentanti del Ministero dei trasporti al fine di ricercare una soluzione soddisfacente onde evitare anche azioni di lotta da parte dei sindacati del tutto giustificate. (4-05903)

ALBORGHETTI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere - premesso che:

la grave crisi produttiva nella quale versano molte aziende del settore motociclistico ha da tempo indotto le organizzazioni sindacali a richiedere la proclamazione della « crisi di settore »;

in particolare l'azienda SEIMM Moto Guzzi si trova in difficoltà che possono essere superate solo con le agevolazioni derivanti dalla applicazione delle norme relative alla « crisi di settore »;

secondo notizie di stampa l'istruttoria ministeriale per la proclamazione dello stato di crisi di settore per le aziende produttrici di motocicli sarebbe da molti mesi conclusa, e con esito positivo -:

1) per quale motivo il Ministro dell'industria non abbia ancora firmato il decreto relativo alla « crisi di settore »;

2) quando, lo stesso Ministro, intenda procedere alla firma del medesimo decreto. (4-05904)



CIFARELLI. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per conoscere quali provvedimenti intende adottare e promuovere, soprattutto da parte del comune di Roma, affinché cessi il distruttivo abbandono nel quale si trova Villa Torlonia, sita lungo la via Nomentana, a Roma.

Dopo la notorietà che ebbe con il fascismo e dopo la lunga chiusura dopo la caduta di questo, la neoclassica Villa Torlonia, ed il relativo parco, furono qualche anno fa affidati al comune di Roma, con apertura al pubblico.

La situazione che ora è dato constatare è di veramente ingiustificabile, grave e rovinoso abbandono, sia di un edificio che meriterebbe l'utilizzazione, conseguibile mediante opportuni restauri e trasformazioni, sia di un parco dagli alberi secolari che potrebbe ottimamente inserirsi nel complesso vitale dei polmoni verdi della capitale. (4-05905)

MACERATINI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere - premesso che:

nel quartiere romano di Monte Mario, ed in particolare in via Cadlolo e strade adiacenti, la situazione dell'ordine pubblico è divenuta gravissima ed è ultimamente culminata nella tragica vicenda dell'eroico sottufficiale di pubblica sicurezza Aldo Colucci, morto a seguito del violento stress emozionale provocatogli dalla cattura di un delinquente colto in flagrante;

in particolare, la zona adiacente lo hotel Hilton è divenuta ricettacolo di ladri, rapinatori, spacciatori di droga e teppisti di ogni risma, in ciò agevolati sia dalla assolutamente insufficiente, perché troppo saltuaria, presenza delle forze dell'ordine e della polizia urbana, sia dall'incredibile numero di *roulottes* di ignota provenienza che, parcheggiate lungo tutta la via Cadlolo, sono divenute i comodi covi dei delinquenti che imperversano nel quartiere;

la situazione è resa ancora più grave perché gli ospiti dell'Hilton, per lo più

stranieri, costituiscono una ghiotta preda per la delinquenza -

quali urgenti provvedimenti si intendono adottare, sia attraverso i normali interventi di polizia giudiziaria sia attraverso l'opportuna sollecitazione della amministrazione capitolina per quanto di sua competenza, perché si proceda senza ulteriore indugio ad una « bonifica » della zona con appropriate azioni preventive e repressive capaci di restituire ordine e serenità a questo importante quartiere della capitale. (4-05906)

CARELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere - premesso che:

l'approvazione ministeriale del primo contratto collettivo di lavoro del personale dell'ENEA, con nota del 31 dicembre 1982, era « subordinata » all'accettazione, da parte dell'ente, di varie modifiche all'articolato del contratto collettivo di lavoro, tra le quali una prevedeva che la decorrenza di esso dovesse essere la « data di approvazione » da parte del Ministero dell'industria;

l'ENEA però nella prima delibera del 27 gennaio 1983 non recepì tutte le condizioni prescritte; e solo dopo un esplicito richiamo del Ministero, datato 10 febbraio 1983, accettò con una seconda delibera l'ultima modifica fino ad allora rifiutata;

tale rifiuto da parte dell'ente ha prodotto l'inefficacia dell'approvazione subordinata del 31 dicembre 1982, e il Ministro vigilante ha preso atto della conformità del « testo definitivo » del contratto collettivo di lavoro solo in data 28 aprile 1983, dichiarando coerentemente, in Commissione industria della Camera il 26 ottobre 1983, che « il contratto collettivo [dell'ENEA] è stato approvato dai Ministeri vigilanti nell'aprile 1983 »;

invece subito dopo, in aperto contrasto con la dichiarazione del Ministro, il direttore generale dell'ENEA sosteneva la « sicura interpretazione » del 31 dicembre

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

1982 come decorrenza del contratto collettivo di lavoro;

inoltre l'ENEA rifiuta di applicare al proprio personale il decreto del Presidente della Repubblica n. 346 del 1983 (che ha effetti giuridici dal 31 dicembre 1981, e quindi comprende anche il periodo gennaio-marzo 1982, in cui l'ente era ancora a tutti gli effetti nel parastato) « fino all'entrata in vigore del primo contratto collettivo » (come prescrive l'articolo 8 della legge n. 84 del 1982) e che l'ente stesso sta applicando con decorrenza 31 dicembre 1982, e cioè con un anno di ritardo rispetto alla decorrenza del decreto del Presidente della Repubblica n. 346;

perdurando la contrapposizione tra la posizione del Ministro e le azioni dell'ente, si va deteriorando sempre più la situazione del personale, con numerosi ricorsi al TAR, individuali e collettivi, con grave pregiudizio per la funzionalità stessa dell'ente -

se non ritengano di dovere, con estrema urgenza, pronunciarsi ufficialmente sulla data vera di decorrenza del nuovo contratto collettivo di lavoro dell'ENEA ed in caso affermativo promuovere i provvedimenti conseguenti. (4-05907)

DEL DONNO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

in quale considerazione è stata presa la domanda della professoressa Ciulli Maria Teresa, nata a Bari il 26 ottobre 1954, ammessa con la qualifica di istituttrice del personale educativo, in ruolo presso l'istituto professionale per l'agricoltura ed attualmente utilizzata, perché in soprannumero, presso il provveditorato di Bari, la quale in data 1° febbraio 1983, ai sensi dell'articolo 73, sesto comma della legge 20 maggio 1982, n. 270, inoltrò domanda per il passaggio dal ruolo educativo a quello amministrativo presso il provveditorato di Bari;

se può darsi sollecita definizione alla pratica essendo l'interessata invalida civile, non idonea a compiere da sola il viaggio Bari-Palese. (4-05908)

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

se è a conoscenza che a Bitonto, attesa la crisi del settore tessile riguardante in particolare le unità lavorative della HERMANAS e della TH, non è stata adottata nessuna iniziativa concreta e risolutiva per l'avviamento alla produzione;

se, a seguito di una direttiva CEE che consentirebbe al Governo di procedere al recupero e al risanamento del settore tessile, si intende intervenire sulla GEPI e fare conoscere al consiglio comunale di Bitonto le decisioni concrete da assumere per la piena ripresa dell'attività produttiva nelle dette aziende.

(4-05909)

RUSSO FRANCO E RONCHI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere - premesso che:

l'Istituto statale d'arte, in via Silvio D'Amico a Roma, con 1.600 studenti iscritti, continua ad essere in una situazione disastrosa: una parte dell'edificio è pericolante e inagibile, con aule con porte inchiodate, pilastri che sprofondano nel fango e profonde crepe che si aprono nei muri e nei pavimenti;

le aule sono la metà di quelle necessarie, gli studenti sono costretti a fare doppi e tripli turni, il preside ed il vice preside sono dimissionari, l'organizzazione degli orari e delle lezioni è nel caos più completo -

se è al corrente di tale grave situazione e quali provvedimenti intende adottare per contribuire a risolverla in tempi rapidi. (4-05910)

GUARRA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se e quali provvedimenti intenda adottare nella sua qualità di presidente del consiglio di amministrazione dell'ANAS per disporre interventi immediati sul tracciato della auto-

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 5 OTTOBRE 1984

strada Salerno-Reggio Calabria nel tratto tra Salerno e Battipaglia ove, a causa dell'andamento curvilineo e della ristrettezza delle carreggiate, si verificano quasi quotidianamente incidenti gravissimi spesso con eventi mortali. (4-05911)

GUARRA. — *Ai Ministri per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere - premesso che:

con decreto ministeriale del 25 settembre 1984, il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ha stabilito che i comuni possono prorogare le convenzioni stipulate ai sensi delle leggi nn. 219 del 1981 e 80 del 1984 fino al 31 dicembre 1985, riconoscendo così la necessità della ulteriore presenza di personale straordinario per espletare i compiti derivanti dalla ricostruzione;

le comunità montane il cui territorio insiste nella zona terremotata sono chiamate a svolgere compiti importanti nell'opera della ricostruzione e la carenza di personale tecnico ed amministrativo verrà a creare enormi difficoltà ai fini dell'assolvimento dei compiti ad esse comunità montane assegnati -

se e quali provvedimenti intendano adottare con la urgenza che il caso ri-

chiede per estendere alle comunità montane la possibilità di prorogare le convenzioni così come è stato provveduto per i comuni. (4-05912)

\* \* \*

**INTERROGAZIONE  
A RISPOSTA ORALE**

DEL DONNO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere:

quale è il giudizio del Governo sul fatto che in questi ultimi anni (*il Giorno* 15 luglio 1984) l'Italia ha ceduto all'estero industrie farmaceutiche per oltre un centinaio di miliardi con l'evidente aumento del *deficit* nella bilancia commerciale dei prodotti farmaceutici;

perché mai è mancata all'Italia una precisa legislazione brevettuale ed una rigida regolamentazione dei prezzi del mercato nazionale attraverso il prontuario terapeutico;

se non ritenga essenziale mantenere e difendere le industrie farmaceutiche a capitale italiano controllando e contenendo i prezzi di vendita. (3-01253)