

RESOCONTO STENOGRAFICO

277.

SEDUTA DI VENERDÌ 8 MARZO 1985

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GIUSEPPE AZZARO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE VITO LATTANZIO

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegni di legge:		Interrogazioni e una interpellanza:	
(Trasmissione dal Senato)	25701	(Annunzio)	25721
Disegno di legge di conversione:		Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):	
(Assegnazione a Commissione in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento)	25701	PRESIDENTE 25704, 25707, 25710, 25711, 25713, 25715, 25716, 25717, 25718, 25719, 25720, 25721	
(Trasmissione dal Senato)	25702	BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN) .25705, 25707, 25709	
Proposte di legge:		BIRARDI MARIO (PCI) 25720	
(Annunzio)	25701	CARTA GIANUARIO, <i>Ministro della marina mercantile</i> 25713, 25716, 25717, 25719	
(Modifica nell'assegnazione a Commissione in sede referente)	25704	DEL DONNO OLINDO (MSI-DN) 25718	
(Stralcio di disposizioni di proposte di legge e assegnazione a Commissione speciale in sede referente)	25704	GUERRINI PAOLO (PCI) 25710	
(Trasmissione dal Senato)	25701		

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

	PAG.		PAG.
PAZZAGLIA ALFREDO (MSI-DN)	25711,	Proposta d'inchiesta parlamentare:	
	25712, 25715	(Annunzio)	25703
SORICE VINCENZO (DC)	25717		
Petizioni:		Sulla giornata della donna:	
(Annunzio)	25703	PRESIDENTE	25721
		BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN) .	25721
Domande di autorizzazione a proce-			
dere in giudizio:		Ordine del giorno della prossima se-	
(Annunzio)	25703	duta	25721

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 7 marzo 1985 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

LODIGIANI ed altri: «Modifiche alla legge 23 aprile 1981, n. 154, concernente norme in materia di ineleggibilità ed incompatibilità alle cariche di consigliere regionale, provinciale, comunale e circoscrizionale e in materia di incompatibilità degli addetti al servizio sanitario nazionale» (2630);

BADESI POLVERINI ed altri: «Modifiche alla legge 4 agosto 1977, n. 517, concernente norme sulla valutazione degli alunni e sull'abolizione degli esami di riparazione nonché altre norme di modifica dell'ordinamento scolastico» (2631);

FOSCHI ed altri: «Istituzione dell'assegno sociale» (2632);

AULETA ed altri: «Abrogazione dell'articolo 3 del decreto-legge 29 agosto 1984, n. 528, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 31 ottobre 1984, n. 733, concernente l'esclusione da benefici fi-

scali e socio-sanitari di talune categorie di contribuenti» (2633);

LA MALFA ed altri: «Istituzione dell'anagrafe dei cani e norme per il contenimento del randagismo» (2634);

PELLICANÒ ed altri: «Disposizioni per la promozione dell'innovazione a favore delle piccole e medie imprese e delle imprese artigiane» (2635);

POLI BORTONE ed altri: «Obbligo per le donne lavoratrici domestiche ed extra domestiche di sottoporsi ad esami annuali per la prevenzione delle malattie oncologiche» (2637).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dal Senato di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissione in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge approvato da quel Consesso:

S. 1151 — «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° febbraio 1985, n. 9, recante provvedimenti in favore della popolazione di Zafferana Etnea ed altre disposizioni in materia di calamità naturali» (2636).

A norma del primo comma dell'articolo 96-bis del regolamento, il suddetto disegno di legge è deferito alle Commissioni riunite V (Bilancio) e IX (Lavori pubblici), in sede referente, con il parere della I, della II, della IV, della VI, della VII, della XII e della XIII Commissione.

Il suddetto disegno di legge è altresì assegnato alla I Commissione permanente (Affari costituzionali) per il parere all'Assemblea, di cui al secondo comma dell'articolo 96-bis.

Tale parere dovrà essere espresso entro mercoledì 13 marzo 1985.

Trasmissioni dal Senato.

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

S. 371 — Senatori BEORCHIA e GIUST: «Norme per il trasferimento in proprietà, a titolo gratuito, degli alloggi costruiti dallo Stato in San Francesco di Vito d'Asio (Pordenone) a seguito del terremoto del 1928» (approvata da quella VI Commissione permanente) (2638)

S. 745 — «Ratifica ed esecuzione dell'atto di revisione della convenzione internazionale del 2 dicembre 1961 per la protezione dei ritrovati vegetali, riveduta il 10 novembre 1972, firmato a Ginevra il 23 ottobre 1978, e modificazioni del decreto del Presidente della Repubblica 12 agosto 1975, n. 974, concernente norme per la protezione delle nuove varietà vegetali» (approvato dal quel Consesso) (2639);

S. 787 — «Ratifica ed esecuzione della convenzione consolare tra Italia e Repubblica Democratica Tedesca, firmata a Berlino il 27 gennaio 1983, con scambio di lettere effettuato a Berlino in pari data» (approvato da quel Consesso) (2640);

S. 859 — «Ratifica ed esecuzione della convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria in materia di fallimento e di concordato, firmata a Roma

il 12 luglio 1977» (approvato da quel Consesso) (2641);

S. 879 — «Incentivi a favore delle imprese industriali italiane che realizzino investimenti nel territorio della Repubblica di Malta» (approvato dal quel Consesso) (2642);

S. 965 — «Ratifica ed esecuzione dello scambio di note tra il Governo italiano e il Governo della Gran Bretagna relative alla regolazione della controversia "Eredi professor Pestarini", firmate a Roma il 9 e il 24 marzo 1976» (approvato da quel Consesso) (2643);

S. 983 — «Ratifica ed esecuzione del trattato di Budapest sul riconoscimento internazionale del deposito dei microrganismi ai fini della procedura in materia di brevetti, con regolamento di esecuzione, firmato a Budapest il 28 aprile 1977, e delle modifiche al regolamento adottate dall'Assemblea dell'Unione di Budapest il 20 gennaio 1981, nel corso della sua seconda sessione straordinaria» (approvato da quel Consesso) (2644);

S. 994 — «Ratifica ed esecuzione delle convenzioni sulla protezione degli animali negli allevamenti e sulla protezione degli animali da macello, adottate a Strasburgo rispettivamente il 10 marzo 1976 e il 10 maggio 1979» (approvato da quel Consesso) (2645);

S. 1005 — «Ratifica ed esecuzione della convenzione tra la Repubblica italiana e l'Unione delle Repubbliche socialiste sovietiche sull'assistenza giudiziaria in materia civile, firmata a Roma il 25 gennaio 1979» (approvato da quel Consesso) (2646);

S. 1006 — «Ratifica ed esecuzione dell'accordo aggiuntivo all'accordo tra l'Italia e gli Stati Uniti d'America in materia di sicurezza sociale, firmato a Roma il 17 aprile 1984» (approvato da quel Consesso) (2647);

S. 1007 — «Ratifica ed esecuzione della convenzione relativa all'adesione della Repubblica ellenica alla convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

contrattuali del 19 giugno 1980, firmata a Lussemburgo il 10 aprile 1984» (*approvato da quel Consesso*) (2648);

S. 1012 — «Ratifica ed esecuzione del protocollo n. 6 alla convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali sull'abolizione della pena di morte, adottato a Strasburgo il 28 aprile 1983» (*approvato da quel Consesso*) (2649).

Saranno stampati e distribuiti.

Annunzio di una proposta di inchiesta parlamentare.

PRESIDENTE. In data 7 marzo 1985 è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta d'inchiesta parlamentare:

VALENSISE ed altri: «Istituzione di una Commissione monocamerale d'inchiesta sulla costituzione presso l'IRI e società collegate di fondi extrabilancio, sulla loro erogazione e sulle connesse responsabilità amministrative e politiche» (doc. XXII, n. 9).

Sarà stampata e distribuita.

Annunzio di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso le seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Caria, per concorso, ai sensi dell'articolo 110 del codice penale, nel reato di cui agli articoli 112 e 314 del codice penale (peculato aggravato) (doc. IV, n. 161);

contro il deputato Grippo, per concorso, ai sensi dell'articolo 110 del codice penale, nei reati di cui agli articoli 81, capoverso, 112 e 314 del codice penale (peculato continuato ed aggravato) ed agli articoli 81, capoverso, 112, 485 e 61,

n. 2, del codice penale (falsità in scrittura privata, continuata ed aggravata) (doc. IV, n. 162).

Tali domande saranno stampate, distribuite e trasmesse alla Giunta competente.

Annunzio di petizioni.

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

ANTONIO GUARRA, *Segretario*, legge:

Salvatore Acanfora, da Roma, chiede un provvedimento legislativo in favore della categoria degli autoferrotranvieri e dei dipendenti da aziende private esercenti autolinee in concessione (87);

Salvatore Acanfora, da Roma, chiede una modifica dell'articolo 68 della Costituzione al fine di introdurre una nuova disciplina dell'immunità parlamentare (88);

Salvatore Acanfora, da Roma, espone la comune necessità che Ostia venga eretta in comune autonomo (89);

Giuseppe Ghidini, da Brescia, chiede un provvedimento legislativo di modifica del decreto-legge 19 dicembre 1984, n. 853, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 1985, n. 17, al fine di ridurre il periodo di validità dell'opzione operata da parte dei contribuenti tra il sistema di contabilità ordinaria e quello forfettario (90);

Luigi Benigno, da Biella, chiede un provvedimento legislativo di modifica dell'articolo 2 della legge 22 novembre 1973, n. 872, per estendere i benefici ivi previsti ai marescialli maggiori «carica speciale» (91);

Bruno Lo Chiatto, da Chiuduno (Bergamo), chiede un provvedimento legislativo per favorire la mobilità dei lavoratori, combattere la disoccupazione ed evi-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

tare l'esodo dei giovani dal lavoro agricolo (92).

Le petizioni testè lette saranno trasmesse alle Commissioni competenti.

Stralcio di disposizioni di proposte di legge assegnate a Commissione speciale in sede referente e modifica nell'assegnazione di proposte di legge a Commissione in sede referente.

PRESIDENTE. La Commissione speciale per la riforma del sistema pensionistico, esaminando le proposte di legge d'iniziativa dei deputati LODI FAUSTINI FUSTINI ed altri: «Norme per il riordinamento del sistema pensionistico, per il miglioramento di taluni trattamenti di pensione e per la ristrutturazione dell'INPS» (397); CRISTOFORI ed altri: «Riforma del sistema pensionistico e ristrutturazione dell'Istituto nazionale della previdenza sociale» (1461); REGGIANI ed altri: «Riordinamento del sistema pensionistico, perequazione delle pensioni e ristrutturazione dell'INPS» (1778), ha deliberato di chiedere all'Assemblea lo stralcio degli articoli 18, 19, 20, 21, 22 e 24 della proposta di legge n. 397 con il titolo: «Norme per il miglioramento di taluni trattamenti di pensione» (397-ter); degli articoli 19 e 20 della proposta di legge n. 1461 con il titolo: «Perequazione delle pensioni e maggiorazione del trattamento di pensione dei lavoratori ex combattenti» (1461-ter); degli articoli 23, 25, 26 e 27 della proposta di legge n. 1778 con il titolo: «Perequazione di trattamenti pensionistici» (1778-ter).

Poiché la materia oggetto delle disposizioni di cui si chiede lo stralcio costituisce il contenuto principale di proposte di legge rimaste assegnate alla XIII Commissione permanente (Lavoro), avverto che questa richiesta della Commissione speciale si risolve, nella sostanza, in una proposta di modificare, ampliandolo, l'ambito di competenza per il quale era stata originariamente costituita la Commissione stessa, proposta che il Presi-

dente sottopone al voto dell'Assemblea, anche il base agli orientamenti emersi nella Conferenza dei presidenti dei gruppi.

Pongo pertanto in votazione, con questi chiarimenti, la richiesta di stralcio formulata dalla Commissione speciale.

(È approvata).

Le parti stralciate delle suddette proposte (nn. 397-ter, 1461-ter e 1778-ter) sono quindi assegnate, in sede referente, alla Commissione speciale, con il parere della I e della V Commissione, così come le restanti parti delle stesse proposte (397-bis, 1461-bis e 1778-bis), con i titoli originali; sono inoltre trasferite alla competenza della stessa Commissione speciale, in sede referente, con il parere della I e della V Commissione, anche le proposte di legge di iniziativa dei deputati FERRARI MARTE ed altri: «Rivalutazione perequativa dei trattamenti pensionistici liquidati ai lavoratori dipendenti fino al 30 giugno 1982» (94), SOSPIRI: «Interpretazione autentica del primo comma dell'articolo 19 della legge 21 dicembre 1978, n. 843, concernente disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria)» (917) e CRISTOFORI ed altri: «Perequazione automatica delle pensioni anticipate e delle pensioni integrative» (1808), già assegnate alla XIII Commissione (Lavoro), che trattano la stessa materia oggetto delle parti stralciate e delle quali la stessa Commissione speciale ha chiesto l'assegnazione.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interpellanze ed interrogazioni.

Cominciamo dalla seguente interpellanza:

«Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, i ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali, per

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

conoscere in maniera definitiva il piano riorganizzativo relativo alla cantieristica, con particolare riferimento ai problemi di Genova e dell'intera Liguria, soprattutto per i cantieri di Sestri Ponente e di Pietraligure, tenuto presente che non è ammissibile procrastinare decisioni programmatiche dato lo stato di degrado economico della regione Liguria e la impossibilità di mantenere ulteriormente, non solo in sospeso i problemi relativi, ma anche l'incertezza relativa alla sorte di tutti i lavoratori.

(2-00377)

«BAGHINO».

L'onorevole Baghino ha facoltà di svolgerla.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, rinuncio a svolgere la mia interpellanza ed attendo dal ministro una risposta precisa che non continui a lasciarci nelle nubi.

PRESIDENTE. L'onorevole rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza di cui è stata data lettura, nonché alla seguente interrogazione che verte sullo stesso argomento:

Guerrini, Cuffaro, Amadei Ferretti, Ianni, Martellotti, Palmi Lattanzi e Dignani Grimaldi, al ministro della marina mercantile — «per sapere, premesso:

che permane grave la crisi di commesse di nuove costruzioni ai cantieri italiani;

che tale condizione, mentre contraddice le previsioni del piano di settore, compromette la possibilità di raggiungere gli obiettivi di politica industriale necessaria al risanamento della cantieristica nazionale;

che nella ipotizzata prospettiva di una ripresa economica mondiale, un diverso impegno del Governo verso l'economia marittima nella quale siano compresi i cantieri navali rappresenta una compo-

nente rilevante ai fini della presenza dell'Italia sulla scena economica mondiale proporzionata al ruolo che ad essa compete, così come viene argomentato nella mozione n. 1-00012 (Cuffaro ed altri) presentata alla Camera dal gruppo comunista il 29 settembre 1983:

se il Governo intenda predisporre con urgenza un programma di commesse pubbliche di navi ai cantieri commisurato alle esigenze dell'economia italiana secondo le previsioni formulate dal piano di settore;

quale sia, in particolare, la situazione specifica del cantiere di Ancona in ordine al carico di lavoro, alla minaccia della cassa integrazione per centinaia di lavoratori, parte dei quali è oggi in attesa di lavoro, alla condizione di salubrità degli ambienti di lavoro e di salute dei lavoratori, allo stato di attuazione della costruzione del nuovo cantiere per realizzare le condizioni di un moderno e competitivo cantiere navale nel capoluogo delle Marche entro il 1985.

Gli interroganti fanno, altresì, presente che il piano di costruzione del nuovo cantiere procede con nove anni di ritardo e che, se altri ritardi dovessero esserci, la spesa ulteriore di 48,8 miliardi di lire prevista dallo stesso progetto Fincantieri finirebbe per essere rimangiata dall'inflazione, così come è avvenuto in notevole misura per i 67,4 miliardi di lire precedentemente investiti».

(3-00481)

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli deputati, sono grato agli interroganti poiché essi mi permettono di precisare l'indirizzo da noi assunto e portato avanti in questi mesi per una effettiva ripresa della politica cantieristica ed armatoriale.

Per la verità non ci siamo mossi nelle nebulose, ma colgo l'occasione per dare atto al Parlamento di avere non solo assecondato l'indirizzo del Governo, ma di averlo anche integrato e corretto con ini-

ziative appropriate ed opportune; do personalmente atto agli onorevoli interroganti di aver partecipato alla fase di elaborazione del programma triennale per l'economia marittima ed alla definizione del disegno di legge che poi è divenuta legge per lo Stato. Mi riferisco alla legge per la cantieristica, approvata definitivamente il 6 marzo dal Senato; alla legge a sostegno dell'armamento, già approvata in precedenza; alla legge per la ricerca navale ed applicata, già approvata da questo ramo del Parlamento e che deve essere ancora esaminata dal Senato; alla legge per l'impiego delle risorse nel triennio, che ora si trova all'esame della X Commissione della Camera.

Dunque, vi è stato un indirizzo coerente che ha ricondotto ad unità i problemi dell'armamento e della cantieristica, anche con riguardo alle esigenze dei porti. Esso ha consentito di avviare un processo di risanamento e di ripresa dell'intera economia marittima. Restano non certo nebulose, ma alcuni punti dolenti nella fase di congiunzione tra le leggi approvate e l'attuazione dei programmi da parte della Fincantieri e dell'IRI.

Per essere preciso, debbo dire che noi non ci siamo limitati alle leggi approvate dal Parlamento, anche se per esse siamo grati poiché hanno un contenuto indubbiamente efficace, perché il Parlamento ha partecipato alla loro integrazione.

Per quanto riguarda la fase del programma, si incontravano domanda ed offerta: l'offerta era quella operata da parte dei cantieri e la domanda era quella dell'armamento. Tra l'altro esisteva il problema essenziale dei prezzi. È noto a tutti che i prezzi praticati dai cantieri italiani trovano una concorrenza insidiosa e allarmante da parte della cantieristica di altri paesi e, in modo particolare, di quella dell'Estremo oriente. Tuttavia essa proviene anche dall'interno della stessa Comunità economica europea. Pertanto era necessario un equilibrio tra i prezzi da noi praticati e quelli effettivi del mercato. Questa operazione ha richiesto una mediazione da parte del

Ministero e sono grato che fra i tanti ministri interessati sia consentito proprio al ministro della marina mercantile di affrontare questa materia.

Abbiamo raggiunto l'obiettivo di determinare prezzi che sono a livello di quelli praticati nella Comunità economica europea, per cui possiamo sostenere l'offerta di naviglio dei cantieri a prezzi compatibili con lo sviluppo dell'armamento italiano.

Più specificamente, voglio ricordare al collega Baghino che proprio il 14 ottobre 1983, in sua presenza, in una condizione piuttosto difficile, a Genova furono assunti impegni ai quali abbiamo tenuto fede con le leggi approvate e ai quali dobbiamo tener fede con i programmi che devono essere attuati. Ad esempio, per il cantiere di Sestri Ponente (per il quale allora si parlava di chiusura), vi è la previsione di due commesse per la costruzione di due navi per trasporto di prodotti industriali, di 16 mila tonnellate di portata. Anche per questo occorre tener presente che armamento pubblico e privato e i cantieri attendevano l'approvazione definitiva della legge sulla cantieristica, il che è avvenuto il 6 febbraio. Se vi è, dunque, qualche settimana di ritardo, questo si spiega con la necessità di avere un punto di riferimento preciso.

Confermo l'intendimento del Governo di assecondare il raggiungimento dell'obiettivo della Fincantieri, cioè di favorire lo sviluppo di unità specializzate. Riconosco nel contempo la possibilità per il cantiere di Sestri Ponente di partecipare al programma di costruzioni, che sarà tuttavia equamente distribuito nel territorio nazionale, secondo quanto è stabilito nel piano triennale.

Devo dire, anche per rispondere ad una critica relativa ad interventi assistenziali e non finalizzati, che intendiamo effettuare il processo di razionalizzazione della cantieristica con i cantieri aperti e non con i cantieri chiusi; appunto nel corso di un processo produttivo che consenta di verificare come le strutture devono essere razionalizzate per rendere più efficiente ed economica la produzione.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

Questo è il punto di vista che è prevalso rispetto ad altri, che consideravano senescenti questi settori produttivi del nostro paese. Abbiamo manifestato la nostra volontà di considerare l'armamento parte essenziale della nostra politica marittima, così come la cantieristica per la sua capacità di produrre unità adeguate alla evoluzione dei traffici in questo periodo.

Vorrei sottolineare che i problemi di ristrutturazione, di razionalizzazione, di riconversione sono stati affrontati sempre insieme con le organizzazioni sindacali, le quali hanno manifestato in ogni occasione maturità e consapevolezza delle condizioni della crisi. Per quanto riguarda Pietra Ligure, recentemente abbiamo avuto un incontro con la GEPI, al fine di prospettare un avvenire che consenta di acquisire l'autonomia di quei cantieri. Si sono prospettate ipotesi, ora alla verifica nostra e delle organizzazioni sindacali, perché certamente, in riferimento alla situazione cantieristica del nostro paese, Pietra Ligure presenta onestamente qualche difficoltà. Di più non mi è dato dire su questo argomento, in quanto i cantieri in questione sono soggetti, in parte, al controllo del Ministero delle partecipazioni statali, in parte al controllo del Ministero dell'industria e, conseguentemente, i singoli piani aziendali devono essere esaminati in quelle sedi.

La premessa che ho fatto relativamente all'interpellanza dell'onorevole Baghino vale anche per l'interrogazione dell'onorevole Guerrini, che più specificamente si è occupato del cantiere di Ancona, dove sono in corso di allestimento tre fregate di marina militare per un paese straniero. È anche in corso di definizione un contratto per la costruzione di quattro navi portalamiere da 28 mila tonnellate. La definizione di tale contratto comporterebbe una ripresa dell'attività, che potrebbe limitare il ricorso alla cassa integrazione (non leggerò le cifre, ma se i colleghi volessero esaminarle, esse sono a loro disposizione).

Nell'ambito di questa ripresa, noi contiamo di effettuare un programma che equamente distribuisca le risorse e che

avvii un processo triennale, attraverso cui sia consentito al Governo e alle parti sociali realizzare un processo di razionalizzazione, senza creare squilibri e danni a questo settore, che già ha notevoli difficoltà nella concorrenza, e senza chiedere alle parti sociali di sopportare sacrifici superiori a quelli già affrontati nel corso della difficile crisi in atto.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00377.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, solitamente alla risposta del ministro fa seguito una replica del deputato, che si dichiara soddisfatto o insoddisfatto. Questa volta, io vorrei regolarmi diversamente, cercando di prescindere, in quanto dirò, dalla mia appartenenza ad un gruppo di opposizione.

Vorrei ricordare al ministro della marina mercantile quanto difficile e laborioso sia stato l'iter di quei provvedimenti cui il ministro stesso faceva riferimento e da lui attivamente seguiti in quest'ultimo periodo, dal gennaio 1984 fino all'altro ieri.

La situazione drammatica della marina mercantile vede una crisi di fatto non soltanto nella flotta mercantile e nei cantieri, ma addirittura nelle ristrettezze dell'organico del Ministero della marina mercantile. In realtà, tutto questo è conseguenza della lunga disattenzione che si è verificata nei confronti del Ministero della marina mercantile, di cui non si è valutata appieno la rilevanza e l'importanza. Non si è tenuto conto del fatto che il traffico nazionale relativo al trasporto di servizi e prodotti che interessano i consumi e le aziende di tutto il paese è tale che la flotta dovrebbe avere almeno una forza di 13 milioni di tonnellate. Invece, siamo al di sotto dei 10 milioni di tonnellate.

Inoltre, non vi è stato un programma organico di sostituzione del naviglio vetusto, né un incentivo al piccolo cabotaggio.

Ancora oggi, nella discussione sulle vie

di comunicazione e sui mezzi di trasporto, quelli via terra non vengono collegati a quelli marittimi, che pure potrebbero essere di grande utilità al servizio ferroviario che, sia per la mancanza di linee trasversali, sia per la conformazione geografica del nostro paese, non può andare oltre un certo limite.

Il ministro, quando esprime le sue preoccupazioni in ordine ad una ripresa dell'attività cantieristica, certamente sa che a tal fine non sono sufficienti i provvedimenti, recentemente approvati, sul credito navale, né gli interventi a favore delle costruzioni e delle riparazioni navali, perché il mercato punta non tanto ad una maggiore qualificazione tecnologica (anche se questa costituisce sempre un risparmio), quanto al raggiungimento di una maggiore competitività. Tuttavia fino a questo momento non ci sembra che tale preoccupazione sia stata tenuta in considerazione.

Pur avendo predisposto i provvedimenti e gli strumenti che sono in grado di garantire agli armatori e ai cantieri una certa ripresa, non abbiamo visto alcun segnale che ci dica che tale ripresa è effettivamente iniziata. Inoltre è in ritardo il programma triennale approvato dal CIPI nel giugno 1984, tant'è vero che è all'esame della X Commissione un provvedimento che reca finanziamenti per il 1985 e per il 1986 (con una prevedibile proiezione al 1988) per circa 3.700 miliardi.

Vorremmo allora sapere a che punto è l'attuazione di questo programma.

Il ministro, nel rispondere alla mia interpellanza, ha parlato del cantiere di Sestri Ponente che, fin da quando è stato approvato il primo progetto Fincantieri, subisce continue docce scozzesi: alti e bassi, ottimismo e pessimismo, aumento dei lavoratori in cassa integrazione e approvazione di provvedimenti che implicano commesse di nuovo naviglio. Ma la chiarezza non si realizza, perché? A secondo che si passi dalla marina mercantile alle partecipazioni statali o all'industria e commercio si hanno assicurazioni generiche precedute, da «se», «ma», «è

probabile», il che ovviamente non dà certezza.

Ho davanti a me una «memoria», datata gennaio 1985, della Fincantieri (divisione costruzioni mercantili) che, a pagina 13, al capitolo *La produzione*, per quanto riguarda Sestri afferma: «... Svilupperà produzioni integrative specializzate, accanto al mantenimento di una funzione di produzione navale, sulla base di un programma triennale che deve determinare i volumi produttivi, gli investimenti tecnologici, la quantità e la qualità della produzione». Questa è una impostazione, ripeto, del gennaio. Siamo a marzo ed io personalmente non conosco la traduzione pratica di questa parte del documento, che riguarda Sestri Ponente.

Ho ascoltato dal ministro, questa mattina, che sarebbero destinate a Sestri Ponente due commesse di naviglio; o meglio, si sta studiando ed esaminando di destinare, eventualmente, ai cantieri che ho citato due commesse di naviglio, ciascuna di 16 mila tonnellate. Leggo poi su *Il secolo XIX*, quotidiano di Genova, di giovedì 7 marzo 1985, quanto segue: «Piattaforma Vega — Italcantieri fuori dalla commessa?». «Secondo indiscrezioni, all'Italcantieri di Genova Sestri Ponente, del quale si è parlato negli ultimi tempi, come possibilità di assegnazione di lavori, non dovrebbe invece toccare nulla...». Ed allora, ministro, almeno una smentita! Se questa affermazione non è valida, se il condizionale usato è allarmistico, se si tratta di buttarle le mani avanti per preparare i lavoratori al ricorso alla cassa integrazione, lo si dica!

Ecco le nostre preoccupazioni, ecco perché parlavamo prima di doccia ora calda ora fredda. Nel pomeriggio sarò a Genova e potrò dare comunicazione della «probabilità» delle due commesse, poiché, signor ministro, ella ha parlato di studio, di esame, il che mi preoccupa molto. Quando si studia troppo e si esamina in profondità vuol dire che il comitato che deve decidere ha nel suo seno qualche «pecora nera» che vorrebbe decidere il contrario...

GIANUARIO CARTA, *Ministro della marina mercantile*. Le commesse sono già state assegnate.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Assegnate? Benissimo! Ed allora dobbiamo fare in modo che queste notizie non siano date.

Continuando nel riferimento alla interpellanza presentata, rilevo che è stata data una buona speranza — me lo confermi, signor ministro, per cortesia, perché non voglio illudere i lavoratori interessati — per i cantieri di Pietra Ligure. Se speranza vi deve essere, da tradurre in risultati concreti, occorre che la GEPI cambi mentalità. È inutile assumere responsabilità, impegni, carichi, ad esempio per il cantiere che ho citato, quando non si mettono a disposizione i finanziamenti indispensabili e le garanzie per accettare commesse e richieste. Le difficoltà in cui si dibattono i cantieri di Pietra Ligure ormai da troppo tempo, neppure sotto la gestione GEPI sono state affrontate con la necessaria dovizia di iniziative e di incentivi. Accade ormai che i migliori lavoratori della cantieristica se ne vanno, senza essere rimpiazzati dai giovani, i quali non ricorrono ai maestri per imparare il mestiere. Stiamo distruggendo una struttura di esperienza e di tecnologia formatasi in molti anni. Un tempo c'erano i cosiddetti maestri d'ascia: ma oggi? I cittadini di Pietra Ligure hanno sempre considerato il cantiere come un gioiello e come uno strumento di sviluppo economico. Gli speculatori, viceversa, considerano strumento turistico il terreno su cui sorgono i cantieri. I contrasti sono sempre nati da qui.

Il ministro della marina mercantile non deve permettere che avvengano distorsioni del genere: deve, invece, dare il dovuto riconoscimento alla significativa presenza cantieristica, proprio per impedire sogni d'altro genere, da parte di speculatori o magari di sostenitori del turismo ad ogni costo. Teniamo presente, tra l'altro, che il turismo è certo un'attività importante, ma non può costituire la sola risorsa di una regione: altrimenti,

quando cambiano le correnti turistiche, non resta che la crisi. Una sola voce di attività economica non può mai dare garanzia di vita ad una comunità.

A questo punto, l'interrogante dovrebbe esprimere la sua soddisfazione o insoddisfazione. Io, invece, mi rivolgo al ministro, facendogli presente che egli ha trovato, nella Commissione, una notevole collaborazione, anche dagli oppositori, nella comune preoccupazione di favorire la ripresa cantieristica. Ma, se vogliamo risolvere i problemi che gravano sul settore della marina mercantile, per restituirgli un ruolo adeguato nella vita economica della nazione, non dobbiamo provvedere soltanto alle iniziative legislative, ma anche all'attuazione dei programmi. È pesante, infatti, la situazione dei residui passivi; gli incentivi esistenti non sembrano sufficienti a garantire un adeguato flusso di commesse; sembra che non si comprenda che è necessario arrivare almeno ad un livello di 13 milioni di tonnellate, garantire la difesa della bandiera nazionale e tutelare i marittimi in navigazione. Ma occorre pure risolvere il problema dell'inquinamento del Mediterraneo. È necessario sviluppare contestualmente queste diverse iniziative, poiché non è utile dedicarsi soltanto ad uno o all'altro settore particolare della marina mercantile, lasciando progredire il declino degli altri settori. Occorre intervenire e ridare funzionalità a tutti i porti del nostro paese. Esiste una commissione che si occupa della riqualificazione delle nostre strutture portuali; ebbene essa deve porre al centro della propria iniziativa ed attenzione anche i problemi della gestione dei porti.

L'unificazione degli ordinamenti è senz'altro importante, ma senza una precisa regolamentazione della gestione dei porti, del lavoro che in essi viene svolto, senza un ammodernamento delle attrezzature portuali e degli strumenti a disposizione degli operatori, non è possibile riportare al centro della vita nazionale l'attività marittima, come sarebbe, invece, nostro preciso dovere (*Applausi a destra* — *Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Guerrini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-00481.

PAOLO GUERRINI. Signor Presidente, il ministro ha iniziato la sua risposta questa mattina con un riconoscimento gradito — almeno io penso che lo sia stato — della funzione e del contributo del Parlamento, in sé e persino come integrazione dell'attività del Governo. Con i tempi che corrono, non è poco.

Di fronte ad un Governo in cui il Presidente del Consiglio ha avuto nei confronti del Parlamento espressioni tanto amabili che non ripeterò in questa sede e di fronte ad un sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio che, parlando a Bologna, ha definito il Parlamento come una sorta di lunapark, riceviamo con piacere qualche riconoscimento.

MARIO POCETTI. Il guaio, però, è che nessuno risponde al sottosegretario alla Presidenza del Consiglio!

PAOLO GUERRINI. Certo, questo è il guaio. Riceviamo, dicevo, questo riconoscimento, ma su un altro piano per quanto mi riguarda, non posso ricambiare tale riconoscimento al Governo perché nel merito della risposta il ministro della marina mercantile — ha diciamo — predicato bene e razzolato male.

Innanzitutto la risposta è giunta dopo quindici mesi dalla presentazione dell'interrogazione ed in secondo luogo, se oggi una risposta formale vi è stata, questa non ha riguardato il merito della interrogazione stessa.

Il ministro ha fatto anche una premessa di carattere generale, rispetto alla quale debbo rilevare che si prosegue sulla strada sin qui percorsa. Manca, cioè, qualsiasi raccordo tra il piano di settore approvato quattro anni or sono ed i provvedimenti successivi. Tali provvedimenti — è vero — mirano ad una ristrutturazione a cantieri aperti, ma non sono tali comunque da assicurare il necessario raccordo con la fase successiva, cioè con il piano. Si tratta di interventi del tutto con-

giunturali, più di sostegno all'acquirente che non al cantiere. Siamo, cioè, al puro e semplice rattoppo.

Il nostro atteggiamento, come ha riconosciuto lo stesso ministro, è stato preoccupato ma al tempo stesso costruttivo. Abbiamo cercato nei mesi passati e nella stessa discussione svoltasi ieri in Commissione di comprendere e di costruire, ma non è possibile tacere determinati elementi.

Per quanto riguarda il merito della interrogazione, avevo chiesto tra l'altro notizie sulla costruzione del nuovo cantiere di Ancona. Al riguardo il ministro si può dire che non abbia risposto; ciò nonostante, rispetto a quanto affermato questa mattina, credo che si possa innanzitutto prendere atto del lavoro assicurato a tale cantiere, che dà una certa tranquillità, sia pure per un periodo modesto. Rimane l'insoddisfazione per il continuo ricorso alla cassa integrazione che non consente una piena ripresa produttiva, ma nel cantiere di Ancona, in collegamento con la costruzione del nuovo cantiere, che è in ritardo, con tutte le spese supplementari che ciò comporta, permane ancora aperta una questione che rappresenta il cuore del problema; problema, signor ministro, sottolineo, in primo luogo, dai lavoratori del cantiere navale che, come sappiamo tutti, sono sempre i più interessati e i più sensibili al riguardo e in secondo luogo da tutte le istituzioni locali, le quali hanno sostenuto che il vero problema del cantiere navale di Ancona è la sua alta e fine specializzazione meccanica.

Signor ministro, non vogliamo sottrarci ad un discorso di programmazione per la cantieristica, così come non vogliamo non riconoscere la funzione della Grandi Motori di Trieste, della quale anzi sottolineiamo il ruolo; vogliamo soltanto dire e ricordare a lei, signor ministro, l'accordo intervenuto nel 1980 e nel 1981 tra la Fincantieri da un lato e i sindacati dall'altro, i quali sostenevano che alcuni cantieri — Ancona e Riva Trigoso — potevano, per certe parti della meccanica, continuare, seppure in maniera ridimensionata, la loro attività insostituibile per quanto ri-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

guardava le eliche, i riduttori, i motori ausiliari e i pezzi di rispetto.

Ho notato con soddisfazione — non so se le notizie siano esatte — che a Riva Trigoso un qualche cosa in questo senso è andato avanti, ma ad Ancona il direttore del cantiere ha assicurato che invece si va in tutt'altra direzione, cioè verso la chiusura.

Ora, signor ministro, la prego di considerare che il cantiere di Ancona non è situato nel sud della Corea e non può essere ridotto a costruire barattoli; noi non siamo interessati semplicemente all'occupazione, ma a salvaguardare l'alta, fine specializzazione dei lavoratori di Ancona ed è in questo senso che lei dovrebbe raccogliere la mia sollecitazione che evidentemente non avanza a titolo personale.

PRESIDENTE. Passiamo alla seguente interpellanza:

«Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro della marina mercantile per conoscere le ragioni per le quali abbia deciso di non prorogare la concessione dell'arenile del Poetto al comune di Cagliari, senza esperire tutti i tentativi indispensabili per evitare la rottura e per garantire una più seria utilizzazione dell'arenile stesso.

Chiede inoltre di conoscere se sia informato delle decisioni della regione autonoma della Sardegna in merito ed in quale modo il ministro intenda garantire, qualunque siano dette decisioni, che l'arenile del Poetto possa essere utilizzato per i bagni di tutti i cagliaritari a condizioni accettabili e per lo sviluppo del turismo in detto tratto di costa.

(2-00620)

«PAZZAGLIA».

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

ALFREDO PAZZAGLIA. Signor Presidente, svolgerò molto brevemente la mia interpellanza per integrarne alcune parti

e per ringraziare il ministro per la sua disponibilità a rispondere con quella immediatezza che il caso che stiamo esaminando richiede.

Nel corso di un altro intervento in questa sede il ministro della marina mercantile si è posto il problema del trasferimento alle regioni, alla regione sarda in particolare, delle funzioni amministrative in materia di aree demaniali marittime.

Non riprenderò quella parte se non per formulare una mia opinione e niente di più. Non considero esaltante e neppure positiva una soluzione quale quella che si profila come conseguenza necessaria delle norme vigenti, ma condivido la tesi del ministro secondo la quale non vi può essere trasferimento automatico di funzioni amministrative. Occorre un provvedimento che regoli il passaggio delle funzioni e ne disciplini l'attuazione. Ma dico, riferendomi alla prima parte della mia interpellanza, che mentre si protesta per il mancato trasferimento di quelle funzioni e si propone una rapida soluzione di tale questione da parte della Presidenza del Consiglio dei ministri, che vi è vivo allarme, perché se nei prossimi giorni avvenisse quel trasferimento di funzioni a Cagliari ci troveremmo in una situazione ancora più difficile di quella in cui ci troviamo attualmente. La regione sarda, infatti, come le altre regioni, non ha il minimo di attrezzature e di esperienza necessario per affrontare e risolvere il problema delle concessioni delle aree demaniali marittime.

Non posso pensare che si voglia effettuare un trasferimento di funzioni limitatamente alle decisioni relative ad una sola area demaniale; io credo che il trasferimento, se si dovesse fare, debba avvenire per le funzioni concernenti tutte le aree demaniali della Sardegna; e si tratta di un fatto assai grave e assai preoccupante.

Giunti all'8 marzo 1985, ci troviamo nella necessità di rivolgere alcune specifiche domande al ministro per quanto riguarda l'area del Poetto. Per i colleghi, che non conoscono il golfo di Cagliari, dirò che quella è l'area che occupa una larga parte della costa orientale del golfo,

e da tanto tempo è il tradizionale luogo dei bagni dei cittadini di Cagliari e dintorni.

Che cosa succederà di questi bagni e dello sviluppo di questa zona nell'estate del 1985, che è ormai alle porte? Io ricordo — poiché all'epoca ero consigliere comunale della città — le grandi discussioni che ci furono nel 1954 per il rinnovo della concessione, per la quale si stabilì una durata trentennale. Al 10 dicembre 1984 quella concessione è scaduta.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
VITO LATTANZIO

ALFREDO PAZZAGLIA. Esistono certamente gravissime responsabilità del comune, che era il concessionario ed aveva sostanzialmente subconcesso tutte le aree, salvo piccoli tratti, di cui uno vicino all'ex colonia marina, che sono rimasti spiaggia libera. Le subconcessioni sono state fatte a singoli privati per la costruzione di capanni (a Cagliari si usa un brutto termine per indicare i titolari dei capanni) nonché per la costruzione di stabilimenti, alcuni privati, in muratura. Passando per la spiaggia del Poetto oggi non si vede più il mare. È una vergogna; e questa è responsabilità delle amministrazioni comunali di Cagliari.

Altre subconcessioni sono state fatte ai militari, e a varie attività; in quella zona sorgono oggi persino modestissimi ristoranti che rappresentano, direi, il peggio che si possa trovare sulle nostre spiagge. Il comune ha quindi gravissime responsabilità, anche per aver lasciato trascorrere il termine della concessione senza prospettare soluzioni.

Devo dire a questo riguardo che il Ministro ha l'obbligo di tutelare gli interessi delle popolazioni locali (la spiaggia del Poetto, infatti, è prevalentemente destinata alle necessità degli abitanti di Cagliari e di Quartu) e dintorni, ma comunque gli interessi generali della collettività, anche di quella non cagliaritano e non quartese. Il Ministero, dunque, aveva l'obbligo di considerare tempestivamente

la necessità di uscire da questo stato di illegalità, e di cattiva utilizzazione della concessione. Arrivo al punto di teorizzare l'assurdo giuridico, che è tollerabile una subconcessione se è destinata a far qualcosa di valido. Ma nel Poetto le subconcessioni sono spesso utilizzate per fare cose tutt'altro che valide.

Le responsabilità del Ministero della marina mercantile quali sono? A mio avviso — e lo dico nell'interpellanza — principalmente quella di non avere tempestivamente e pubblicamente denunciato le responsabilità del comune ed i rischi incontro ai quali andava la popolazione a causa della inerzia che, secondo me, non può trovare assoluzione.

Chiedo, pertanto, al ministro — integrando la mia interpellanza senza porre nuove domande, ma spiegando quali siano gli interessi che oggi vengono in evidenza — cosa succederà questa estate ai 250 mila abitanti di Cagliari ed agli 80 mila di Quartu. Pur facendo riferimento a questi due centri, so bene che interloquendo con il ministro della marina mercantile, non ho bisogno di ricordare che alle spalle di Cagliari e di Quartu c'è un *hinterland* che grava sul Poetto, per cui si può parlare di circa mezzo milione di abitanti nella zona.

Che fine faranno gli stabilimenti essendo stata revocata la concessione? Penso che siano cessate anche le subconcessioni perché è venuto a cessare il rapporto base. Che cosa succederà dei capanni? Di questi, infatti, su un piano umano più che politico, mi preoccupa non meno di quanto non faccia per gli stabilimenti perché è la gente modesta della città e dei dintorni che, con una subconcessione, si è costruita queste piccole strutture per andare tutti i giorni al mare. Che cosa succederà delle spiagge libere? Queste ultime sono ormai limitate ad un pezzettino dell'arenile che è poi anche il più brutto. Lo dico con cognizione perché vado al Poetto da quando avevo circa un anno; essendo nato in estate, per la prima volta ci debbo essere andato soltanto in quella successiva e poi per tutti gli anni, vedendolo così via via modificarsi. Con-

versando con alcuni amici, mi è stato ricordato che al migliore stabilimento del Poetto si teneva durante l'estate una stagione lirica e di prosa all'aperto. Oggi il Poetto è in larga parte in mano ai teppisti. A prescindere da questo fenomeno ormai diffuso ovunque, il problema è che non ci sono più le attività culturali e ricreative che un tempo erano ragione di vita e di presenze al Poetto, che, per altro, non può certo essere definito un «posticino» per andare al mare, essendosi trasformato in una vera e propria città balneare con ville e case; direi in uno dei centri più interessanti dal punto di vista della balneazione e della ricreazione esistenti in Italia.

Che cosa succederà di tutto questo? La spiaggia libera resterà quella che è, quel pezzettino più brutto di tutto l'arenile? Vorrei chiedere ancora al ministro, se me lo consente, che cosa succederà degli impianti sportivi — chiamiamoli pure così — che sono lì vicino. La responsabilità in questo caso non è certamente sua, ma del Ministero, prima che lei assumesse la carica, per la concessione di Marina piccola dove oggi le possibilità di attracco sono riservate solo ai miliardari. Non mi riferisco, però, ai miliardari di oggi visto che i soldi valgono poco, ma a quelli di ieri, di quando i miliardi valevano qualcosa. La povera gente come noi, signor ministro, che può permettersi quindici giorni di vacanza all'anno per allontanarsi con una barchetta dalla vita un po' congestionata delle spiagge (*Commenti del deputato Pochetti*). Una barchetta di cinque metri, onorevole Pochetti, non di più perché questo è il limite massimo cui possiamo arrivare. Questa gente dove metterà la barca, visto che sono previste tariffe elevatissime?

Ecco, signor ministro, al di là dei grandi principi che lei ha trattato, che io non condivido, ma rispetto, cioè dei principi del trasferimento delle funzioni dello Stato alle regioni, ho molta maggiore fiducia nella capacità del Ministero della marina mercantile di affrontare e risolvere i problemi del Poetto, di quanta non ne abbia nelle capacità della regione

sarda. Scendiamo, però, da questi grandi problemi alle questioni pratiche, che sono quelle che interessano le popolazioni oggi, alla vigilia di un'estate che, se il tempo continua così dovrebbe essere abbastanza tranquilla (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere.

GIANUARIO CARTA, Ministro della marina mercantile. Per quanto riguarda il trasferimento alla regione, sottolineo che esso avviene in forza di una legge dello Stato: confermo che non vi è possibilità di un trasferimento automatico, ma vi è la necessità di un procedimento che deve essere preceduto da un processo amministrativo che, avviato nel 1980, non ha avuto seguito non per carenze del Ministero della marina mercantile o del Governo in generale.

Entro nel merito dei problemi molto efficacemente illustrati dall'onorevole Pazzaglia, per fornire qualche dato in ordine alla situazione dell'arenile del Poetto. Preciso che 3.160 metri lineari sono stati subconcessi per la realizzazione di tre stabilimenti balneari pubblici, rispettivamente, per 24 mila metri quadrati (Il Lido), 12.750 metri quadrati (D'Aquila), 14 mila metri quadrati (Le Saline, attualmente con il ristorante Ottagono); nonché per la costruzione di 1.065 capanni (per non usare altra parola che invece avrebbe una accezione più realistica), per un totale di 151.300 metri quadrati.

Di tutta questa magnifica spiaggia, che non esito a definire la più bella del Mediterraneo, sono rimasti liberi soltanto 34 mila metri quadrati, in corrispondenza — come ricordava il collega Pazzaglia — del Golfo degli Angeli, con passaggi stretti fra uno stabilimento e l'altro, e con la realizzazione di bracci a mare che impediscono il libero passaggio sull'arenile.

Questa situazione ci ha indotto a significare al comune l'impossibilità di consentire la prosecuzione di una conces-

sione che, già travagliata 30 anni fa, oggi si presenta del tutto improponibile, anche per l'evoluzione culturale del concetto di mare e di godimento dei beni comuni, rispetto al quale il nostro potere è funzionale: lo Stato dispone in funzione del benessere di tutti i cittadini, e quindi non può consentire che attraverso forme di subconcessione venga in qualche modo impedito il godimento comune di beni di questa natura.

Se prima tali restrizioni si accettavano, oggi è maturata una consapevolezza di diritti che non consente a nessuno, in nome di principi astratti o di autonomia che nessuno di noi vuole vulnerare o colpire, lo sfruttamento di risorse insostituibili che devono essere godute oggi e conservate per il futuro.

Il Ministero della marina mercantile si è preoccupato, nel giugno 1984, sei mesi prima della scadenza, di manifestare al comune che la situazione esistente non poteva essere ulteriormente tollerata, perché era in contrasto non solo con l'articolo 30 del codice della navigazione, ma anche con gli indirizzi del Governo e del Parlamento.

Si è giunti ad opporre un rifiuto nel momento della scadenza della concessione, pur avendo preferito il Governo il modo di agire più prudente. Il nostro punto di vista, infatti, fu manifestato in forme discrete, non per sottrarsi a responsabilità, ma per sottolineare il senso di rispetto verso il comune di Cagliari, che ha una lunga tradizione autonimistica.

Abbiamo, ora, due strade davanti a noi: quella dell'attuazione della legge fino alle estreme conseguenze, qualunque cosa accada (è questa la strada maestra cui è tenuta l'autorità marittima competente, pena le sanzioni previste per omissioni di atti dovuti) ed una seconda strada, forse maggiormente praticabile, che è quella cui si è riferito l'onorevole Pazzaglia, sia pure in forma correttamente polemica, critica ma costruttiva, cioè di consentire un rientro nell'ambito del rispetto della legge, ma in modo graduale, in modo da non impedire, ostacolare o contenere il

godimento dell'arenile del Poetto durante la prossima estate.

Occorre avviare un'opera di risanamento di fondo, in quanto le condizioni igienico-sanitarie e le condizioni di esercizio degli stabilimenti — rispetto alle quali non esistono diversità di trattamento sotto il profilo giuridico, anche se va detto che gli stabilimenti tenuti da enti militari sono ancora presentabili — lo richiedono con urgenza. Cogliendo, quindi, l'occasione che mi si offre in questa sede — che è quella propria rispetto alla possibilità del Governo di illustrare i propri indirizzi — desidero manifestare l'intento di offrire l'opportunità politica ed economica al comune di Cagliari di operare un graduale rientro nella legalità attraverso l'attuazione di un progetto di risanamento dell'ambiente, che lo stesso Ministero, tramite la Consulta del mare si occuperebbe di curare, avvalendosi anche di risorse comunitarie destinate ai progetti integrati mediterranei.

Il problema che abbiamo di fronte non è relativo a possibili violazioni compiute dalla regione o dal comune, ma alla possibilità di consentire a tutti i cittadini di godere del bene mare, risorsa che non può essere appannaggio di pochi privilegiati, mentre altri poveri sventurati devono percorrere decine di chilometri per poter fare il bagno.

L'intendimento del Governo non è, quindi, repressivo, ma vuole tendere all'eliminazione delle forme di abusivismo che hanno impedito un corretto sviluppo della magnifica spiaggia del Poetto, attraverso la realizzazione di un progetto di risanamento ambientale, che preveda la graduale demolizione delle opere abusive, stanti le esigenze che, con molto senso di responsabilità, l'onorevole interpellante ha richiamato. Non è intenzione del Governo, pertanto, operare secondo una traumatica applicazione del principio di autorità dello Stato — cui dobbiamo essere molto sensibili —, ma consentendo in forma ragionevole un rientro nella legalità, unitamente all'attuazione del progetto di cui ho testé illustrato i connotati generali. Si tratta di

restituire al Poetto il ruolo che ha rivestito in anni passati e che può recuperare, avvalendosi degli aiuti e degli strumenti che possono essere messi a disposizione dall'amministrazione centrale e di risorse erogate dalla Comunità economica europea per la salvaguardia e la valorizzazione di importanti patrimoni ambientali.

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

ALFREDO PAZZAGLIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, valuto con molto interesse quanto il ministro ha detto soprattutto nell'ultima parte del suo intervento. Egli, dopo aver prospettato l'esistenza di due ipotesi (la prima di attuazione della legge, qualunque cosa accada, la seconda che tiene conto della situazione alla quale si è giunti, per cui si propone un rientro del rispetto delle norme dettate dal codice della navigazione in forma graduale in modo da non pregiudicare lo sviluppo di quelle zone), ha ribadito che l'obiettivo fondamentale da raggiungere è quello del risanamento di questa concessione. Il ministro, in sostanza ha affermato, sia pure in modo diverso, ciò che avevo sostenuto con la mia interpellanza, cioè la necessità di giungere alla seconda soluzione al fine di impedire che nel frattempo si vanifichi tutto ciò che si è realizzato e che i cittadini di Cagliari e dei paesi limitrofi non godano le bellezze del Poetto.

Ho molti dubbi, lo dico con estrema franchezza, che questa operazione si realizzi. Non credo, non nel comune di Cagliari, che è la mia città ed ha una grande tradizione, ma nella capacità della sua amministrazione di affrontare e risolvere problemi di tale importanza. Ho altresì il timore che se alle incapacità dell'amministrazione locale si dovesse sommare l'incapacità della regione, sicuramente il risanamento di quelle zone non sarà mai realizzato. Perché dico questo? Per un giudizio nei confronti delle persone? No, per un giudizio nei confronti dei metodi!

Le amministrazioni locali, che devono essere rispettate nella loro autonomia e funzione, sono purtroppo contagiate da interessi clientelari tali da non poter essere rimossi.

Ecco perché mi appello, non dico all'autorità, ma al distacco da certi ambienti proprio di alcuni organi dello Stato. Certe volte siamo infatti costretti ad appellarci agli organi statali in quanto gli enti locali non servono gli interessi della collettività. Per esempio, credo in un piano della Comunità economica europea (più specificatamente questi piani si chiamano PIM) della categoria di quello presentato per il golfo di Napoli. Sappiamo tutti che tale ultimo piano non è stato realizzato non per responsabilità del Governo o delle autorità europee, bensì per incapacità delle amministrazioni locali. Questo è anche il problema di Cagliari che ha pur tuttavia caratteristiche particolari. Infatti quando si danno in concessione tremila metri lineari a tre stabilimenti in muratura, in pratica si impedisce la vista del mare ai cittadini, per cui possiamo senz'altro dire che tutto l'arenile è stato utilizzato in maniera non valida. Non parlerò dello stabilimento dell'Ottagono con il suo bellissimo ristorante. Infatti, dovrei ricordare che quando il Presidente del Consiglio, onorevole Craxi, andò a visitare la Sardegna, all'Ottagono fu organizzato un pranzo per 250 persone; dovrei ricordarlo soltanto per questo! Immaginiamo quali costi sono stati sostenuti, anche perché sappiamo quali tariffe vengono praticate in quel ristorante. Ma questa, onorevole Carta, è solo una digressione.

Sono convinto, onorevole ministro, che questa estate i bagni si faranno: ma quali saranno le condizioni? Non vorrei che questo progetto di rientro graduale nella legalità diventasse troppo lento. Fra l'altro, ci sono le elezioni amministrative e questa amministrazione non farà niente per toccare interessi costituiti attraverso le concessioni. Di conseguenza, per quest'anno non ci saranno variazioni, ma è chiaro che non potremo rimanere sempre così, ma dovremo affrontare e

.IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

risolvere il problema di questa spiaggia, una delle più belle spiagge d'Italia, con il suo magnifico arenile. C'è una sabbia finissima e rara da trovare. Si tratta di un patrimonio che venne acquisito alla città di Cagliari durante le gestioni amministrative del fascismo; successivamente l'allora podestà di Cagliari fu accusato ingiustamente dagli antifascisti di aver «rubato» la spiaggia del Poetto in favore del comune di Cagliari. Quel podestà, che è stato un nostro collega, l'onorevole Endrich, provvide altresì ad alberare questa spiaggia. In quell'epoca avevamo esperienze africane e l'unica pianta che poteva crescere in quella zona era l'acacia che era già stata seminata in Libia. Oggi la spiaggia gode di un magnifico impianto di verde che altrimenti non avremmo potuto realizzare. La pineta che, gratuitamente per il comune di Cagliari, fu sperimentata nella parte di fronte all'Ottagono non è mai cresciuta poiché non appena la radice raggiunge l'elemento salino il pino non cresce più. Di conseguenza l'unica soluzione fu quella di seminare le acacie.

Ebbene, si tratta di una bella spiaggia conquistata al comune di Cagliari che merita l'attenzione di tutti, che le attuali amministrazioni non possono continuare a degradare.

PRESIDENTE. Passiamo alle seguenti interrogazioni, che, trattando lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente:

Sorice — al ministro della marina mercantile — «per conoscere le ragioni per le quali è stata autorizzata la creazione della linea di navigazione Trieste-Durazzo, la quale, oltre a non prevedere alcuna sosta al porto di Bari, condiziona la frequenza del servizio Bari-Dubrovnik portandola da settimanale a decadale.

L'interrogante fa presente, inoltre, che tale decisione comporta un'ulteriore penalizzazione dei porti dell'Italia meridionale e, più in particolare, che la creazione della linea Trieste-Durazzo porta alla cancellazione della naturale zona economica avamare barese costituita dalla Iugo-

slavia meridionale e dall'Albania, dirottandola artificialmente verso i paesi del nord, stravolgendo storicamente ed economicamente i rapporti tra il Mezzogiorno d'Italia e l'Albania».

(3-00457);

Del Donno, al Ministro della marina mercantile, «per conoscere quali sono i motivi per cui la linea di navigazione Trieste-Durazzo non prevede sosta alcuna a Bari, considerato il porto naturale per la linea commerciale Italia-Albania.

Non si può concepire che tale rapporto commerciale nazionale venga espletato senza dare ampio spazio alle importazioni ed esportazioni del Meridione».

(3-00462)

Ha facoltà di parlare l'onorevole rappresentante del Governo.

GIANUARIO CARTA, Ministro della marina mercantile. Signor Presidente, gli onorevoli interroganti chiedono se il collegamento fra Italia ed Albania possa prevedere uno scalo a Bari.

Questa linea di navigazione, che ha rappresentato un fatto estremamente importante per lo sviluppo delle relazioni con l'Albania, è il frutto di una larga trattativa, risultante altresì complessa e difficile. Noi abbiamo rappresentato l'opportunità di integrare questo collegamento con uno scalo a Bari. Desidero ricordare, tuttavia, che si tratta di accordi bilaterali e che è necessario tener conto della volontà della controparte. Quest'ultima, nel periodo in cui si pervenne all'accordo, era estremamente cauta e prudente. Pertanto abbiamo dovuto tenere conto del loro punto di vista, realizzando questo collegamento Durazzo-Trieste. Tra l'altro esisteva già un collegamento Bari-Dubrovnik che non avrebbe subito conseguenze negative da questo ulteriore sviluppo. A questa valutazione va unita una attenzione particolare che il nostro Governo ed il Parlamento hanno sempre avuto nei confronti della città di Trieste, per la sua condizione particolare, per la sua storia, per la funzione che deve essere

chiamata ad esercitare tuttora; ma abbiamo dovuto tener presenti anche gli interessi del Governo albanese il quale intendeva raggiungere rapidamente i centri operativi dell'Europa.

In questo equilibrato incontro di proposte e di controproposte, dopo un'esperienza di oltre un anno, in base alla quale la linea Bari-Dubrovnik non subiva nessuna negativa conseguenza (anzi, ha avuto un aumento di traffico), abbiamo previsto l'impiego della motonave *Tintoretto* destinata alla linea Durazzo-Trieste, e della motonave *Tiepolo* destinata al collegamento Bari-Dubrovnik.

Certo, condivido le ragioni di un rilancio, direi storico, tra il nostro paese (Bari particolarmente) e l'Albania, anche perché, signor Presidente, mi pare che abbiamo un santo patrono in comune, San Nicola. Mi dicono poi che un tempo addirittura gli avvocati baresi andavano ad esercitare la professione in Albania.

PRESIDENTE. Non soltanto gli avvocati!

GIANUARIO CARTA, Ministro della marina mercantile. Comunque, fermo restando quello che era frutto di una trattativa bilaterale, ci muoveremo nella direzione sollecitata dagli onorevoli interroganti, perché intendiamo perfettamente — nello spirito delle cose che stamane abbiamo avuto modo di dire — quale ruolo possa avere uno sviluppo ulteriore dei rapporti con l'Albania. Quello che era difficile qualche anno fa e sembrava una conquista, oggi per l'evoluzione del pensiero politico di quello Stato può essere attuabile.

Possiamo quindi dare assicurazione ai colleghi interroganti che ci muoveremo nella direzione di moltiplicare tra le due comunità i rapporti, che non sono solo di carattere economico ma — in riferimento appunto alle tradizioni storiche — vanno anche nella direzione di uno sviluppo politico, culturale e civile.

PRESIDENTE. L'onorevole Sorice ha

facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-00457.

VINCENZO SORICE. Signor Presidente, l'onorevole ministro — ne prendiamo atto con soddisfazione — ha puntualmente risposto a quanto chiedevano gli interroganti e nella fattispecie alla mia interrogazione.

Credo che il tempo abbia dato conferma a quanto è stato proposto, perché bisogna partire dal presupposto che l'obiettivo dell'Albania è quello di poter avere uno sbocco sui mercati del nord Europa. Ma esiste un tipo di impostazione commerciale — il baratto — oltre la quale l'Albania non va, ed in questo ultimo periodo dall'esame dei prodotti esportati ed importati potremmo dedurre che vi è una sintonia tra ciò che chiede l'Albania e i prodotti provenienti dal centro-sud.

L'interesse quindi ad avere uno scalo a Bari — oltre a rivestire importanza per i rapporti, che sono naturali, tra l'Italia meridionale e l'Albania — va esaminato anche in relazione agli ultimi sviluppi commerciali. Noi potremmo favorire tutta l'Italia attraverso la possibilità data all'Albania di veder soddisfatte le sue richieste dall'offerta di prodotti italiani. Si eviterebbe così, in ultima analisi, che l'Albania si sposti verso i paesi del nord. È una considerazione che lascio alla meditazione del Ministero.

Un'ultima osservazione desidero fare ed è la seguente: la Compagnia adriatica, che si occupa della linea Trieste-Durazzo, è disponibile a fare uno scalo a Bari, anche se sarebbe necessario verificare dei costi aggiuntivi. Quindi, esistono le condizioni per poter dare risposte esaurienti.

Va precisato — confermo quanto affermato dal signor ministro — che questa linea, a distanza di un anno, non ha alterato i rapporti Bari-Dubrovnik. Anzi, con la nuova linea Bari-Spalato c'è stato un incentivo a migliorare i rapporti. Pertanto, credo che il Ministero debba pensare alla possibilità di realizzare uno scalo a Bari, in considerazione della disponibilità della compagnia adriatica ed

anche in considerazione degli studi realizzati dall'Albania. Credo che tutto questo non sia soltanto nell'interesse dell'economia del Mezzogiorno, ma anche nell'interesse di tutta l'economia italiana.

PRESIDENTE. L'onorevole Del Donno ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-00462.

OLINDO DEL DONNO. Signor Presidente, signor ministro, la geografia economica e la geografia delle comunicazioni ci dicono che la via naturale per Durazzo e per l'Albania è Bari. Lei ha detto, ed io le sono grato, che si tenta di spostare verso il nord l'attività commerciale ed economica dell'Albania, con una qualche volontà di realizzazione positiva. Le dico sinceramente che tutto questo non mi convince, perché per il commercio e per la economia è necessario seguire sempre la via più breve e meno costosa. E la via più breve e meno costosa per l'Albania parte senz'altro da Bari, che è il punto di attrazione, il punto in cui si raccoglie e si distribuisce quel poco che l'Albania può dare.

Lei sa bene, infatti, che l'Albania non si è ancora sviluppata economicamente. È un paese estremamente povero, dedito alla pastorizia, dove ancora si va con l'asino o con il mulo da Tirana ad Ocrida, impiegando due o tre giorni. Pensare, quindi, ad un dirottamento del commercio verso il nord significa pensare a qualche cosa che non si può attuare, perché ci sono dati storici dai quali non si può prescindere.

Io credo che non si voglia pensare ad una linea che possa essere utilizzata anche a fini turistici. Non si può pensare al turismo perché l'Albania non ha niente da offrire. Lei sa, signor ministro, che dell'antica Dyrrachium di Cesare non è rimasto niente e che Durazzo non conserva vestigia dell'antica importanza. In Albania non esiste archeologia: Tirana, Elbasani, Coritza (quest'ultima è una città francese) non hanno monumenti, non hanno e non possono avere turismo perché impreparate. Non ci pensano nep-

pure. Lo scambio di civiltà e di cultura non esiste affatto, anche se Ocrida conserva ancora un liceo francese ed anche se i suoi abitanti parlano ancora la lingua francese.

Potremmo parlare di qualche altra città, come Scutari, che ha 10 mila abitanti ed un lago, quando queste cose abbondano in tutto il mondo?

È facile mantenere una linea di prestigio con un grande paese, ma non è altrettanto facile mantenere una linea con un paese piccolo come l'Albania che, come lei sa, stava addirittura per essere assorbito dalla Iugoslavia. Una parte del territorio dell'Albania è passata alla Iugoslavia, un'altra alla Grecia; ciò che resta soffre l'oppressione di una dittatura che non ha alcuna razionalità ed alcun fondamento.

Non si comprende allora perché non sia stata prevista una sosta al porto di Bari per questa linea che, indubbiamente, è commerciale. Bari, infatti, è la via naturale verso l'Albania e verso la Iugoslavia. Dubrovnik e Sveti Stefan potrebbero essere tappe della linea ideale che congiunge Bari alla Iugoslavia. Inoltre la sosta a Bari comporterebbe un maggiore volume di affari, perché le navi non possono viaggiare vuote. Il traffico commerciale con l'Albania, in effetti, è poco consistente: diverrebbe allora ancora più passivo ed inconsistente se lo limitassimo ulteriormente con la linea Trieste-Durazzo. Trieste, tra l'altro, non è più porto franco.

Abbiamo ignorato la geografia economica. Una volta, parlando con un direttore generale, ho posto questo problema, ed egli mi ha risposto che la mia proposta avrebbe creato privilegi. Ebbene, devono essere creati privilegi là dove il privilegio è necessario! Trieste potrebbe convogliare tutto il commercio dell'Austria e dell'Ungheria se fosse porto franco, ma non lo è, o almeno non lo è più, ed allora i porti franchi di Pola e di Fiume, voluti da Tito, hanno rianimato quelle città prima deserte.

Il Vangelo dice: chi non raccoglie, dissipa. E noi dissipiamo in maniera fanta-

stica. Era dunque illogico dal punto di vista commerciale pensare che Trieste, non più porto franco, potesse convogliare il commercio del nord. Per avviarci ad una soluzione, avremmo dovuto creare le premesse. La zona economica dell'avanzare barese poteva dare tutto. Ha detto bene il collega: che cosa non dà, che cosa non produce la Puglia?

In conclusione, voglio dire che non bisogna travolgere la geografia economica e la geografia delle linee di comunicazione con un'azione che non dà alcun prestigio all'Italia e che diventa del tutto inconcludente nel momento in cui eliminiamo le premesse necessarie a far convogliare a Trieste il commercio del nord. Tra l'altro l'Albania non può dare quello che non ha: è un deserto dove esiste soltanto una città, chiamata Tirana, creata *ex novo* dal fascismo quando occupò quel paese.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dei deputati Macis, Macciotta, Ridi, Bocchi, Birardi, Cherchi e Cocco, al ministro della marina mercantile, «per conoscere:

le cause dell'incendio sviluppatosi la notte dell'8 ottobre 1984 sulla motonave *Espresso Venezia*, in servizio di linea da Civitavecchia a Cagliari;

in quale modo si siano svolte le operazioni di soccorso dei passeggeri e come abbiano operato le procedure e i servizi antincendi;

quali siano le disposizioni per la revisione dei macchinari e la manutenzione del naviglio della società di navigazione «Tirrenia» e come tale materia sia regolata nella convenzione, prevista dalla legge, tra la predetta società e il Ministero della marina mercantile» (3-01255).

L'onorevole ministro della marina mercantile ha facoltà di rispondere.

GIANUARIO CARTA, Ministro della marina mercantile. Le cause dell'incendio della motonave *Espresso Venezia* furono tempestivamente accertate dalle autorità

marittime e si procedette secondo quanto previsto dal codice della navigazione. La causa immediata dell'incendio è stata un corto circuito e l'inchiesta sommaria ha verificato che erano state rispettate le condizioni di garanzia poste per la sicurezza della navigazione, accertando la dinamica del sinistro e constatando la prontezza degli uomini dell'equipaggio addetti alla sicurezza nell'evitare danni — che potevano essere gravissimi — alle cose ed alle persone. Il Registro italiano navale e la società assicuratrice hanno svolto con estremo scrupolo i compiti che ho detto.

Occorre dire, per quanto riguarda la manutenzione delle navi della Tirrenia, che queste ultime, secondo le disposizioni impartite dall'autorità marittima e dal Registro italiano navale, si attengono alla scrupolosa osservanza delle convenzioni internazionali, dettate dalle esigenze della sicurezza della navigazione e della tutela della vita umana in mare.

Debbo aggiungere che le navi in questione presentano condizioni di sicurezza che le pongono al vertice della loro categoria, prevista dal Registro italiano navale.

Gli stessi passeggeri (270), che furono testimoni del sinistro, ma potevano esserne le vittime, hanno manifestato per iscritto gratitudine all'equipaggio, che si è prodigato per evitare conseguenze che avrebbero potuto essere — come ho detto — gravissime.

Concludo ricordando che, proprio all'atto della stipula del nuovo contratto di lavoro per i marittimi (mi rifaccio a problemi sollevati questa mattina nel corso della discussione), i lavoratori interessati hanno giustamente chiesto condizioni di maggior sicurezza della navigazione. Su questa linea, in ottemperanza alle convenzioni internazionali e in attuazione di un preciso indirizzo del Governo, ci muoveremo perché non solo ad eventi come quello al quale si fa riferimento si risponda come si è fatto per l'*Espresso Venezia*, ma si sia in grado di prevenire gli stessi, con dispositivi di accertata sicurezza.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

PRESIDENTE. L'onorevole Birardi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Macis n. 3-01255, di cui è cofirmatario.

MARIO BIRARDI. Ringrazio il ministro Carta per i chiarimenti forniti sulle tre questioni sollevate con la nostra interrogazione, riguardante l'incendio sviluppatosi sulla nave *Espresso Venezia* della società Tirrenia, ma devo esternare la mia insoddisfazione per questa risposta. Innanzitutto, per la gravità dell'incendio e poi perché, di fronte a fatti tanto gravi, vi è stato secondo noi un certo ritardo nel riferire all'opinione pubblica, profondamente allarmata sulle cause vere dell'incendio. Inizialmente, infatti, si parlò di corto circuito, ma successivamente ciò fu smentito dalle autorità portuali, che non consentirono ai giornalisti — questo ci risulta — di prendere immediata conoscenza, una volta rientrata in porto la nave, dei danni che vi erano stati.

Di fronte ad avvenimenti così gravi, credo che esista una assoluta necessità di chiarezza e di trasparenza, per tranquillizzare l'opinione pubblica, gli utenti in generale ed in modo particolare le popolazioni della Sardegna, che considerano il mezzo navale come il più importante mezzo di comunicazione tra l'isola ed il continente.

Approfitto dell'occasione per alcuni rilievi, poiché ritengo che la questione in esame possa sollevare interrogativi più generali. Non conosco quali siano le condizioni particolari dell'*Espresso Venezia*. Probabilmente il ministro avrebbe potuto darci qualche informazione.

Quanto al problema più generale della efficienza e sicurezza dei mezzi navali che sono adibiti al trasporto di passeggeri e mezzi tra la Sardegna ed il continente, desidero precisare alcune cose. Ci troviamo infatti in presenza di condizioni per le quali, particolarmente in periodi di emergenza, come ad esempio nei mesi estivi — in realtà, dovrebbe trattarsi di una situazione normale di traffico —, si ricorre all'uso di navi abbastanza vetuste. Non c'è dubbio, allora, che il compito di

assicurare la sicurezza del trasporto diventa ancora più pressante e più difficile.

Credo che si debba dare atto, come ha detto il ministro, del fatto che il pronto intervento per le operazioni di soccorso, da parte del comandante e dell'equipaggio, nonché il senso di responsabilità dei passeggeri, hanno consentito di far fronte all'emergenza dell'incendio sulla motonave *Espresso Venezia*. Ma certamente dobbiamo andare più a fondo per quanto riguarda le misure di prevenzione e la dotazione di apparecchiature più moderne e sofisticate, senza tralasciare una indagine sui materiali con cui vengono realizzati i vari locali e servizi di bordo, affinché anche in presenza di situazioni del genere sia possibile evitare la diffusione del fuoco. Stando alle cronache di quei giorni, infatti, malgrado la prontezza dell'equipaggio si è giunti solo dopo un certo tempo a individuare e quindi intervenire sulla fonte dell'incendio.

Ecco perché abbiamo richiamato e richiamiamo ancora l'attenzione sul modo con cui si svolge il controllo periodico, da parte delle autorità preposte, sulle misure di prevenzione e sicurezza previste per le navi. Chiediamo controlli più severi e rigorosi, eventualmente approfondendo queste indagini laddove se ne riscontri la necessità. Occorre tenere presente che le navi destinate al trasporto di passeggeri tra la Sardegna e il continente sono talvolta sottoposte a condizioni di lavoro assai pesanti, per cui non sempre è possibile procedere alle necessarie verifiche.

Mi sembra infine importante — riferendomi alla considerazione conclusiva del ministro — il fatto che nella trattativa contrattuale sia stato dai lavoratori marittimi sollevata la richiesta di condizioni di maggiore sicurezza. Se tale proposta viene avanzata, ciò significa che ne sussistono i presupposti. Sia da parte del Parlamento che del competente Ministero occorre quindi adoperarsi perché si avvii una politica dei trasporti che sia rivolta a potenziare le linee marittime, rinnovando la flotta dei traghetti, dato che essa non appare ancora sufficiente a far fronte alle

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

richieste degli utenti, e soprattutto a fornire tutte quelle garanzie che gli utenti stessi, e in modo particolare le popolazioni sarde, oggi chiedono.

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

Sulla giornata della donna.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Oggi è l'8 marzo, festa della donna. Sia concesso quindi alla destra di rivolgere un augurio alle madri, alle spose e alle donne di tutta Italia: in particolare, alle nostre colleghe, alle funzionarie ed alle impiegate, ed in special modo alle funzionarie stenografe.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Baghino, e sono certo di potermi associare di tutto cuore all'augurio che lei ha rivolto, anche a nome dell'Assemblea e del Governo.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni e una interpellanza. 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 11 marzo 1985, alle 17:

Interpellanza e interrogazioni.

La seduta termina alle 11,45.

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DEI RESOCONTI
DOTT. MARIO CORSO*

*L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
AVV. GIAN FRANCO CIAURRO*

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Resoconti alle 14,15.*

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA
ANNUNZiate**

**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

CASTAGNETTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere - premesso:

che da tempo e con sempre maggiore frequenza al circolo didattico di Gualdo Tadino (Perugia) si verificano episodi di tensione e di vera e propria conflittualità fra la direttrice e alcuni insegnanti o fra la direttrice e alcuni genitori;

che nonostante la situazione di grave anomalia a tutt'oggi il Provveditore agli studi di Perugia non ha ritenuto di intervenire per definire responsabilità e ristabilire ordine e funzionalità all'interno del circolo stesso;

che in data 5 febbraio la direttrice, nel contestare ad un'insegnante una presunta infrazione disciplinare, la investiva con invettive e contumelie invitandola esplicitamente alle dimissioni dal servizio a causa dell'età, a suo avviso non più idonea all'insegnamento;

che a seguito dell'episodio, l'insegnante in oggetto doveva fare ricorso alle cure del medico a causa del trauma provocato dalla umiliazione subita -;

se non intenda promuovere una seria e approfondita indagine circa le presunte irregolarità verificatesi al circolo didattico di Gualdo Tadino e per garantire l'incolumità del personale e per ristabilire un clima di correttezza e di serenità a tutela dell'immagine dell'istituzione scolastica.

(5-01572)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

CASTAGNETTI. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere - premesso

che numerose e dettagliate dichiarazioni di un responsabile sindacale e recenti notizie di stampa hanno richiamato l'attenzione sull'Ufficio provinciale del lavoro di Brescia a proposito delle procedure da esso seguite in tema di assunzioni e di riserva dei posti per le categorie protette;

che secondo queste dichiarazioni, nel periodo fra il '68 e l'80 si sarebbero verificate gravi inadempienze circa la redazione delle graduatorie dei lavoratori da inserire nelle categorie medesime e circa la stesura dei verbali dell'apposita commissione per il collocamento obbligatorio -;

quali iniziative intenda assumere onde appurare la veridicità delle accuse mosse e ristabilire la più completa fiducia nella legalità e nella correttezza delle procedure seguite dall'ufficio medesimo.

(4-08526)

CASTAGNETTI. — *Al Ministro dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere - premesso

che la mancata nomina al vertice della camera di commercio di Brescia costituisce un danno per la città;

che da tempo ormai le categorie hanno provveduto alla designazione dei loro candidati;

che per uno dei nominativi a suo tempo designati dalle categorie fu predisposto dal ministro il decreto di nomina, ma la nomina non poté aver luogo a causa di interessi politici avversi che trovarono la espressione nel mancato assenso del presidente della regione;

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

che interferenze politiche continuano ad impedire l'accoglimento delle indicazioni formulate dal mondo economico bresciano;

che le voci incontrollate di interferenze e di veti rischiano di determinare grave pregiudizio alla credibilità delle istituzioni, e qualora la situazione di stallo dovesse più a lungo protrarsi, finirebbe con l'ingenerarsi il sospetto di una acquiescenza del ministro e di una sua diretta responsabilità per la paralisi in atto -;

quali ragioni impediscono al ministro di attuare gli adempimenti necessari, per quanto di sua competenza, affinché la camera di commercio di Brescia possa finalmente operare nella completezza delle sue funzioni. (4-08527)

DEL DONNO. — *Al Ministro per i beni culturali ed ambientali.* — Per sapere

se il Governo è al corrente della situazione ambientale turistica e funzionale dei musei d'Italia ed in special modo di Roma-Firenze-Venezia. Per deficienze del personale tecnico e di custodia molti musei rimangono aperti solo di mattina con ingorgo di pubblico e reciproco intralcio;

quando s'intende provvedere al personale con concorsi di rapida attuazione;

se è stato deciso il prolungamento al pomeriggio e alla sera dell'orario di chiusura nelle città artistiche di maggior prestigio e di maggiore afflusso turistico. (4-08528)

SANNELLA E RIDI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere - premesso che:

la divisione riparazioni navali della Fincantieri, da tempo è attraversata da una crisi produttiva di notevole portata i cui effetti si traducono: in una sottoutilizzazione dei cantieri di riparazione, in migliaia di lavoratori collocati in cassa integrazione guadagni e nella sostanziale

emarginazione della nostra cantieristica navale dai mercati internazionali;

i dirigenti della Fincantieri sostengono che le cause fondamentali della crisi sono da ricercare nei bassissimi carichi di lavoro e nella bassa competitività dei cantieri navali rispetto alla migliore concorrenza straniera -;

se risulta vero che le autorità italiane, alcuni mesi fa, hanno opposto un sostanziale veto alla realizzazione di un vantaggioso accordo commerciale per le riparazioni di naviglio di bandiera sovietica;

se tale scelta non è in netta contraddizione con la necessità di portare a pareggio il deficit della bilancia dei pagamenti con l'URSS;

se risulta vero che altri Stati e qualche imprenditore privato italiano, soggetti agli stessi vincoli internazionali, hanno invece acquisito la commessa sovietica;

se non ritiene assurdo e incomprensibile perdere le opportunità e le occasioni di lavoro che si presentano, specialmente quando interessano settori in crisi come la cantieristica navale. (4-08529)

PANNELLA, AGLIETTA, CALDERISI, CRIVELLINI, MELEGA, ROCCELLA, RUTELLI, SPADACCIA, STANZANI GHEDINI E TEODORI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere - premesso che:

la pubblicità di un processo è per legge condizione necessaria alla sua validità e con la pubblicità integrale è certamente la più inequivoca e completa forma di pubblicizzazione di un dibattito;

al fine di esercitare il proprio diritto-dovere ad informare con il massimo di completezza, *Radio Radicale* da tempo trasmette integralmente i dibattimenti di processi centrali e determinanti nella vita del paese, come ad esempio il processo 7 aprile e il processo Moro, oltre ad altri processi di criminalità comune;

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

in tali circostanze non sono mai stati frapposti ostacoli da parte delle Corti giudicanti, bensì si è sempre verificata una perfetta sintonia tra l'esigenza della Corte a garantire una completa ed inequivoca forma di pubblicità al dibattito e l'impegno di *Radio Radicale* a svolgere un servizio di informazione completo ed imparziale, basato soprattutto sulla diretta trasmissione del dibattito;

il processo che si sta svolgendo a Napoli nei confronti della Nuova Camorra organizzata interessa la grande opinione pubblica nazionale ed internazionale, direttamente migliaia di famiglie e di cittadini, oltre che tutto il mondo del diritto;

la Corte ha vietato finora a *Radio Radicale* di registrare e trasmettere le udienze, manifestando in tal modo una poco comprensibile ostilità ad una piena pubblicità del processo -;

con urgenza le sue valutazioni in merito a questo episodio; se non ritenga che sarebbe opportuno che questo divieto venisse urgentemente rimosso e, in caso affermativo, quali iniziative, nell'ambito delle sue competenze, ritenga di poter intraprendere per assicurare questa opportunità di piena informazione e diretta conoscenza per l'opinione pubblica. (4-08530)

POLLICE. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per conoscere - premesso che

seri problemi che pregiudicano notevolmente l'abitabilità e l'agibilità degli alloggi di servizio in Milano via Verro e Sellanuova ed a Trezzano sul Naviglio sarebbero stati segnalati agli organi competenti, ma da questi ignorati;

insufficienza dell'impianto di riscaldamento, infiltrazioni d'acqua, macchie di umidità alle pareti, scarso isolamento, scarsissimo grado di finitura degli alloggi hanno provocato le proteste e le denunce pubbliche dei lavoratori concessionari;

sarebbero state ignorate elementari norme di sicurezza e di igiene facendo

passare nello stesso cavedio impianti elettrici e condotti dell'acqua lurida e chiara, esalatori, tubi di alimentazione ai vari sanitari -;

se quanto esposto risponde al vero;

quali iniziative intende prendere per eliminare i gravi problemi derivanti da questo stato delle cose;

i costi di costruzione, i costi delle attrezzature e degli arredamenti e della gestione degli impianti;

quali iniziative intende prendere per prevenire analoghe situazioni, tenendo presente che altri 600 alloggi sarebbero in fase di consegna;

se e come intende potenziare gli uffici tecnico-amministrativi di Milano in presenza di questo nuovo impegno;

i criteri operativi e la struttura amministrativa della società Italtel.

(4-08531)

FAUSTI. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere - premesso che:

in data 15 settembre 1983 è stato chiuso il centro ENAP di Sora (Frosinone) e gli 8 dipendenti sono stati messi in mobilità con diritto alla riassunzione, così come previsto dal contratto di lavoro, presso altri analoghi centri nel raggio di 40 chilometri;

all'atto della chiusura 3 degli otto dipendenti si trovavano già in mobilità con la conservazione integrale dello stipendio (uno dal 1981 e due dal 1982);

all'atto della chiusura del centro lo stipendio è stato sospeso a tutti (compresi i tre già in mobilità);

la regione Lazio, pur in presenza di 8 lavoratori in mobilità, dal 1983 ad oggi ha assunto nuovo personale a tempo determinato provvedendo - nel tempo - all'assunzione definitiva mediante concorsi interni;

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

contro questa procedura pende presso il TAR ricorso presentato dai lavoratori in mobilità;

in seguito a questo ricorso 5 lavoratori vennero nuovamente assunti presso i centri di Frosinone, Cassino e Ripi, mentre i restanti 3 lavoratori sono ancora in attesa di collocazione e di avere le competenze loro spettanti;

i comuni terremotati della provincia di Frosinone hanno chiesto alla regione Lazio l'urgente invio di personale tecnico, essendo molti degli stessi sprovvisti di personale tecnico -:

se non ritiene necessario intervenire perché la regione Lazio adotti un provvedimento urgente di sanatoria della posizione di questi lavoratori da assegnare, eventualmente, ai comuni che ne facciano richiesta fino a che duri l'emergenza del terremoto, in attesa del loro definitivo inserimento nei ruoli regionali. (4-08532)

SAVIO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere - premesso

che alcuni provvedimenti amministrativi hanno messo in agitazione, secondo notizie riportate da organi di stampa, i sindacati di categoria, compreso quello dei funzionari dirigenti, che farebbero temere una futura soppressione del compartimento FS di Verona;

che sembra essere in atto l'intendimento di istituire altre strutture autonome in Alto Adige, ponendo, così, i presupposti di costituire il compartimento nella città di Bolzano;

qualora quanto enunciato risponda a verità, se si sia tenuto conto della ripercussione che un tale provvedimento avrebbe sia sul piano occupazionale, con conseguente creazione di tensioni sociali non facilmente controllabili, né risolvibili, sia in relazione al ruolo che Verona sta cercando di darsi, rispetto ai grandi problemi infrastrutturali. (4-08533)

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

la sua valutazione e le sue determinazioni riguardo alla situazione del complesso dei monumenti romani, ormai da molti anni nascosti agli occhi dei cittadini e dei turisti da colossali e costosissime incastellature erette in vista di lavori di consolidamento e restauro di cui non sono noti né i tempi reali né le prospettive di ultimazione;

se non ritenga, specialmente dopo l'autorevole pubblico intervento in argomento del gruppo dei Romanisti, fornire comunque alla pubblica opinione le notizie e le assicurazioni atte a tranquillizzarla per il futuro, specialmente in presenza delle voci circolanti circa la inutilità, almeno parziale, di quanto è stato fatto finora. (4-08534)

DIGLIO. — *Al Ministro dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere - premesso che:

la legge n. 362 del 21 luglio 1984 ha istituito una tassa speciale sulle autovetture alimentate a GPL a partire dal 1° gennaio 1985, in contropartita di una defiscalizzazione sul carburante GPL;

oltre un milione di automobilisti hanno già provveduto al pagamento di detta soprattassa;

a partire dal 1° gennaio 1985 i rifornimenti di GPL nei 1.200 appositi punti di vendita stradali sono stati estremamente carenti, fino alla totale cessazione del servizio e che detta situazione permane tuttora -:

se sia informato di tale situazione che, oltre al danno economico ed al notevole disagio fonte di crescente irritazione per più di un milione di utenti, fa aggravare lo stato di crisi già esistente dal mese di febbraio 1984 per tutte le aziende operanti nel settore GPL che raggruppano non meno di 35.000 addetti con un giro economico di 2.500 miliardi;

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

quali conseguenti interventi intenda predisporre al fine di far cessare nel più breve tempo possibile lo stato di esasperazione degli utenti che vedono sottratto il loro diritto di usufruire di un prodotto a costo defiscalizzato, data la non reperibilità del prodotto sul mercato.

(4-08535)

SANNELLA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere:

se è a conoscenza della grave situazione venutasi a creare a Taranto per un progressivo disimpegno paventato dalla Fincantieri verso il consolidamento e qualificazione delle attività di riparazione navali;

che pur in presenza di un notevole traffico marittimo, circa 4000 navi all'anno e, di una movimentazione di merci per la considerevole quota di 36 milioni di tonnellate, la Fincantieri non ha saputo o voluto cogliere la potenzialità di servizi presenti *in loco*, nonostante la piena disponibilità delle maestranze alla più totale flessibilità verso le esigenze produttive;

che la recente conferenza sui cantieri navali organizzata dalle forze sociali e del comune di Taranto, ha visto tutte le forze politiche schierate unitariamente nella volontà di sconfiggere le inclinazioni catastrofiche dei dirigenti della Fincantieri indicando obiettivi, ed azioni necessari per un rilancio e una qualificazione dei cantieri di riparazione navali di Taranto -;

quali iniziative intende assumere per qualificare la presenza della Fincantieri nel Mezzogiorno e nel resto del paese;

affinché la Fincantieri elabori un programma di consolidamento, qualificazione e sviluppo che punti ad una riqualificazione tecnologica e organizzativa trovando anche dove possibile le opportune intese di collaborazione con i privati al fine di trarre nel breve medio periodo obiettivi di sana competitività in-

dustriale accantonando così le logiche di smantellamento o dimissioni dei cantieri di riparazione navale a favore dei privati;

per promuovere un incontro presso il Ministero delle partecipazioni statali con le organizzazioni sindacali, il comune di Taranto e le forze politiche al fine di recuperare un terreno di confronto teso alla individuazione di soluzioni positive rivolte a consolidare e sviluppare l'apparato produttivo cantieristico dell'area di Taranto. (4-08536)

PIRO. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per sapere:

se risponde a verità la notizia che l'ENI si appresterebbe a chiudere la raffineria SAROM di Ravenna;

come si concilierebbe tale chiusura con i circa 50 miliardi di investimenti (effettuati dall'ENI) per la raffineria di Ravenna negli ultimi tre anni, alcuni dei quali in impianti ancora da avviare per la prima volta;

considerato che tale evento si verificherebbe dopo la chiusura di altre raffinerie italiane, ultima delle quali quella ENI di La Spezia; che risulta che il coefficiente di utilizzazione della capacità di raffinazione italiana sia pari al 56 per cento; che la ISAB ha di recente dichiarato lo stato di crisi per ristrutturazione; che circolano insistenti voci anche su di una probabile chiusura della raffineria di Trieste della Total e di Genova della Garrone, se abbia previsto un idoneo piano e quali ne sono i contenuti;

se risponde a verità che l'inutilizzo dell'industria nazionale di raffinazione dipenda in misura rilevante dalle importazioni di prodotti finiti in sostituzione di greggio, di tal che la chiusura delle nostre raffinerie sarebbe oggettivamente funzionale a creare sbocco alla raffineria costruita od in via di costruzione in par-

tecipazione fra paesi produttori e società multinazionali; che ancora le norme amministrative, in particolare per quanto concerne le scorte d'obbligo, favoriscano proprio tali importazioni a discapito dell'industria nazionale;

in tale contesto quali interventi il Governo abbia assunto od intenda assumere per salvaguardare una industria nazionale di importanza strategica ed una occupazione media di 1.200-1.500 unità per singola raffineria. (4-08537)

INTERROGAZIONE A RISPOSTA ORALE

DEL DONNO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se è stata presa in considerazione l'opportunità d'investire il Parlamento del problema sulla inseminazione artificiale della donna. La vasta e difficile materia di ordine morale, giuridico e sanitario pone problemi di grande e complessa rilevanza. (3-01698)

INTERPELLANZA

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per sapere se sono a conoscenza della situazione creatasi nei comuni dell'Italia del Nord, scelti quali sedi di soggiorno obbligatorio per cittadini sottoposti alla misura di prevenzione.

I sindaci, infatti, dei predetti comuni hanno reagito all'invio di soggiornanti obbligati. Gli stessi abitanti protestano, con manifestazioni, per impedire l'arrivo di pregiudicati: è il caso di Sanguinetto, San Giovanni Ilarione, Badia Calavena, Castagnaro, tutti comuni veneti, per citarne solo alcuni.

D'altra parte, a parere degli interpellanti, l'obbligo di soggiorno è, oggi, anacronistico ed i risultati ottenuti non sono stati pari all'aspettativa.

Tutto ciò premesso ed in attesa del riesame e modifica delle norme che regolano la materia, gli interpellanti chiedono di conoscere se, nel frattempo, non si ritenga opportuno ed urgente adottare misure amministrative per riportare la tranquillità nei comuni del Nord interessati.

(2-00624) « SAVIO, RIGHI, FALCIER, SARETTA ».

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'8 MARZO 1985

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