

RESOCONTO STENOGRAFICO

566.

SEDUTA DI LUNEDÌ 1° DICEMBRE 1986

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALDO ANIASI

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	49845	Disegno di legge (Discussione):	
		S. 1977. — Conversione in legge, con	
		modificazioni del decreto-legge 3	
		ottobre 1986, n. 619, recante misure	
		urgenti per il risanamento delle ge-	
		stioni dei porti e per l'avvio della	
		riforma degli ordinamenti portuali	
		(<i>approvato dal Senato</i>) (4183).	
		PRESIDENTE . . . 49847. 49853, 49854, 49856,	
		49860, 49861, 49864	
		BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN) .49856,	
		49860, 49861	
		MURMURA ANTONINO, <i>Sottosegretario di Stato</i>	
		<i>per la marina mercantile</i>49853,	
		49861	
		RIDI SILVANO (PCI) 49854	
Disegni di legge:			
(Trasmissione dal Senato)	49845		
Disegni di legge di conversione:			
(Annunzio della trasmissione dal Se-			
nato)	49845		
(Assegnazione a Commissione in se-			
de referente ai sensi dell'articolo			
96-bis del regolamento)	49845		
(Cancellazione dall'ordine del giorno			
per decadenza dei relativi decreti-			
legge)	49846		

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

PAG.	PAG.
SANGUINETI MAURO (PSI), <i>Relatore</i> . . . 49847,	Corte dei conti:
49861	(Trasmissione di documenti) 49846
TEODORI MASSIMO (PR) 49853	
Disegno di legge (Discussione):	Documenti ministeriali:
S. 1979. — Conversione in legge del	(Trasmissione) 49847
decreto-legge 4 ottobre 1986, n. 628,	
recante misure urgenti per il so-	Risposte scritte ad interrogazioni:
stegno dell'esportazione (<i>approvato</i>	(Annunzio) 49847
<i>dal Senato</i>) (4104).	
PRESIDENTE . . . 49864, 49867, 49869, 49870	Schema di decreto del Presidente della
	Repubblica:
BIANCHINI GIOVANNI CARLO (DC), <i>Rela-</i>	(Deferimento per il parere a Commis-
<i>tore</i> 49864, 49869	sione bicamerale) 49846
GRADUATA MICHELE (PCI) 49867	
FORMICA SALVATORE, <i>Ministro del com-</i>	Su un lutto del deputato Giorgio Fer-
<i>mercio con l'estero</i> 49867, 49869	rari:
	PRESIDENTE 49847
Proposta di legge costituzionale:	Ordine del giorno della seduta di do-
(Trasmissione dal Senato) 49845	mani 49870
Interrogazioni, interpellanze e mo-	Trasformazione e ritiro di documenti
zioni:	del sindacato ispettivo 49871
(Annunzio) 49870	

La seduta comincia alle 17.

ANTONIO GUARRA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 24 novembre 1986.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Antoni, Cifarelli, Francese, Martino, Rauti, Rubbi e Scalfaro sono in missione per incarico del loro ufficio.

Trasmissioni del Senato.

PRESIDENTE. In data 28 novembre 1986 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti progetti di legge:

S. 916. — Disegno di legge di iniziativa governativa e proposte di legge di iniziativa dei deputati SPAGNOLI ed altri; FELISETTI: «Delega legislativa al Governo della Repubblica per l'emanazione del nuovo codice di procedura penale *(già approvato, in un testo unificato, dalla Camera e modificato da quel Consesso)* (691-271-457-B);

S. 1980. — «Revisione delle aliquote dell'imposta sulle successioni e dona-

zioni» *(già approvato dalla VI Commissione permanente della Camera e modificato da quel Consesso)* (3484-B).

Saranno stampati e distribuiti.

In data 28 novembre 1986 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza la seguente proposta di legge costituzionale:

S. 40-42-98-443-583-752-993-B. — Senatori ROMUALDI; PERNA ed altri; MALAGODI ed altri; GUALTIERI ed altri; MANCINO ed altri; JANNELLI ed altri; BIGLIA ed altri: «Norme in materia di procedimenti di accusa e modificazioni agli articoli 96, 134 e 135 della Costituzione e alla legge costituzionale 11 marzo 1953, n. 1» *(testo unificato approvato in prima deliberazione da quel Consesso, modificato in prima deliberazione dalla Camera e nuovamente modificato in prima deliberazione da quel Consesso)* (2859-B).

Sarà stampata e distribuita.

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

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza, in data 28

novembre 1986, il seguente disegno di legge approvato dal quel Consesso:

S. 2009. — «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 ottobre 1986, n. 701, recante misure urgenti in materia di controlli degli aiuti comunitari alla produzione dell'olio di oliva. Sanzioni amministrative e penali in materia di aiuti comunitari al settore agricolo» (4218).

A norma del primo comma dell'articolo 96-bis del regolamento, il suddetto disegno di legge è già stato deferito, in pari data, alle Commissioni riunite IV (Giustizia) e XI (Agricoltura), in sede referente, con il parere della I, della III, della V, della VI e della XIII Commissione.

Il suddetto disegno di legge è stato 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 3 dicembre 1986.

Cancellazione dall'ordine del giorno di disegni di legge di conversione per scadenza dei relativi decreti-legge.

PRESIDENTE. Comunico che, essendo trascorsi i termini di cui all'articolo 77 della Costituzione per la conversione in legge del decreto-legge 27 settembre 1986, n. 593, e del decreto-legge 29 settembre 1985, n. 594, i relativi disegni di conversione sono stati cancellati dall'ordine del giorno:

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 settembre 1986, n. 593, recante norme per le imprese in crisi sottoposte ad amministrazione straordinaria, per il settore siderurgico e per l'avvio dell'attività dell'Agenzia per la promozione dello sviluppo del Mezzogiorno» (*approvato dal Senato*) (4109);

«Conversione in legge del decreto-legge 29 settembre 1986, n. 594, recante misure urgenti per la lotta contro l'afta epizoo-

tica ed altre malattie degli animali» (*approvato dal Senato*) (4107).

Comunico altresì che in relazione alla scadenza, nella giornata odierna, dei termini di cui all'articolo 77 della Costituzione per la conversione in legge del decreto-legge 30 settembre 1986, n. 605, il relativo disegno di legge di conversione sarà cancellato dall'ordine del giorno:

«Conversione in legge del decreto-legge 30 settembre 1986, n. 605, recante modifiche ed integrazioni alla legge 28 febbraio 1985, n. 47, concernente norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia, sanzioni, recupero e sanatoria delle opere abusive» (4032).

Deferimento, per il parere, di uno schema di decreto del Presidente della Repubblica ad una Commissione bicamerale.

PRESIDENTE. Comunico che, a termini del comma 4 dell'articolo 143 del regolamento, il Presidente della Camera, di intesa con il Presidente del Senato, ha deferito alla Commissione parlamentare per l'esercizio dei poteri di controllo sulla programmazione e sull'attuazione degli interventi ordinari e straordinari nel Mezzogiorno lo schema di decreto del Presidente della Repubblica sul riordinamento degli enti di promozione per lo sviluppo del Mezzogiorno, per il parere ai sensi del comma 1 dell'articolo 6 della legge 1 marzo 1986, n. 64.

Tale parere dovrà essere espresso entro il 21 dicembre 1986.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. Il presidente della Corte dei conti, con lettera in data 25 novembre 1986, ha trasmesso, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'Associazione nazionale mutilati ed invalidi di guerra per gli esercizi 1984-1985 (doc. XV, n. 122).

Questo documento sarà stampato e distribuito.

Trasmissioni dal ministro della difesa.

PRESIDENTE. Nel mese di novembre il ministro della difesa, ha comunicato, in adempimento alle disposizioni previste dall'articolo 7 della legge 27 luglio 1962, n. 1114, l'autorizzazione concessa a dipendente di quel Ministero a prestare servizio presso organismo internazionale.

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

Il ministro della difesa, con lettera in data 25 novembre 1986, ha trasmesso copia del verbale della riunione del 28 ottobre 1986 del Comitato per l'attuazione della legge 16 giugno 1977, n. 372, concernente ammodernamento armamenti, materiali, apparecchiature e mezzi dell'esercito.

Questo documento sarà trasmesso alla Commissione competente.

Trasmissione dal ministro del tesoro.

PRESIDENTE. Il ministro del tesoro, con lettera in data 27 novembre 1986, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 30 della legge 5 agosto 1978, n. 468, la relazione sulla stima del fabbisogno di cassa del settore pubblico riferita al 30 settembre 1986 (doc. XXXV, n. 14).

Questo documento sarà stampato e distribuito.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Sono pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Su un lutto del deputato Giorgio Ferrari.

PRESIDENTE. Informo la Camera che il deputato Giorgio Ferrari è stato colpito da un grave lutto: la perdita della madre.

Al collega così duramente provato negli affetti familiari ho già fatto pervenire le espressioni del più vivo cordoglio che ora rinnovo anche a nome dell'Assemblea.

Discussione del disegno di legge: S. 1977.
— **Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 ottobre 1986, n. 619, recante misure urgenti per il risanamento delle gestioni dei porti e per l'avvio della riforma degli ordinamenti portuali (approvato dal Senato) (4183).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 3 ottobre 1986, n. 619, recante misure urgenti per il risanamento delle gestioni dei porti e per l'avvio della riforma degli ordinamenti portuali.

Ricordo che nella seduta del 19 novembre scorso la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso parere favorevole sulla esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 619 del 1986, di cui al disegno di legge di conversione n. 4183.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, ricordando che nella seduta del 26 novembre scorso la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Sanguineti, ha facoltà di svolgere la relazione.

MAURO SANGUINETI, Relatore. Signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, il decreto-legge n. 619 del 1986, recante misure urgenti per il risanamento delle gestioni dei porti e per

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

l'avvio della riforma degli ordinamenti portuali, merita una discussione sul contenuto della proposta con esso formulata e ci offre l'occasione per una riflessione più generale sulla condizione dei porti italiani, visti nel quadro di riferimento del sistema trasportistico. La legislazione portuale italiana è obsoleta soprattutto nell'ambito della normativa generale, nelle disposizioni del codice della navigazione, nonché nella definizione delle funzioni e dei soggetti portuali quali enti autonomi, aziende e mezzi meccanici, compagnie portuali e le stesse capitanerie.

Oggi si discute anche sul ruolo del Ministero della marina mercantile alla luce del piano generale dei trasporti.

È superato il criterio di classificazione degli oltre 144 approdi, la maggior parte dei quali non possono essere definiti porti, se intendiamo con ciò a riferirci naturalmente al concetto di porto commerciale ed industriale.

L'attuale classificazione identifica quattro classi basate su valutazioni che potevano avere senso compiuto e reale in altra epoca storica, appunto quella in cui furono coniate le definizioni. Il piano generale dei trasporti, oltre a contenere i dati nazionali ed internazionali del comparto trasportistico italiano, identificati anche per segmenti di settore, compie un'analisi delle realtà strutturali ed infrastrutturali dei porti, introducendo un nuovo concetto di sistema portuale che si estende dalla nave alla banchina alle attrezzature tecnologiche, ai servizi delle aree portuali ed extraportuali, quali gli interporti e i centri integrati, con relativi collegamenti strutturali e infrastrutturali, ferroviari e viari.

Il piano generale dei trasporti evidenzia altresì come le tariffe del trasporto in Italia, in particolare quelle del segmento porti, contribuiscano significativamente a determinare un elevato costo industriale e commerciale dei prodotti. Tale costo è negativo sia se valutato in rapporto ai dati economici nazionali, sia in termini ai competitività inevitabilmente ridotta sul piano internazionale, che esso produce con effetto diretto. È evidente che ciò

causa un aggravamento della crisi dei traffici, che è generale ma che in Italia diviene più significativo proprio per le ragioni sopra citate.

Il dato è ancora più preoccupante essendo il nostro paese dipendente dal trasporto marittimo, sia per l'*import* sia per l'*export*, mediamente per il 70 per cento. I costi portuali incidono negativamente sul segmento del trasporto marittimo, contribuendo a dirottare i traffici in altri porti europei, riducendo per conseguenza la potenzialità della flotta di bandiera (che per altro opera all'interno di una crisi internazionale del settore).

Il piano generale dei trasporti contiene alcuni concetti di carattere generale ma non generico che presiedono alle scelte sia per quanto riguarda la programmazione e gli indirizzi per tutto il sistema del trasporto sia per i singoli modi di trasporto di cui i porti sono un segmento importante. Il primo concetto generale è quello di collocare il sistema trasportistico italiano nel quadro del contesto europeo con tutte le relative conseguenze. Il secondo è l'unicità del sistema trasporto dal punto di vista normativo, strutturale ed infrastrutturale. Il terzo è il dato economico di sistema o parte di esso, come elemento di valutazione fondamentale ed indispensabile, propedeutico alle scelte che si devono compiere.

Questi tre concetti, e naturalmente gli altri contenuti nel piano generale dei trasporti, non sono oggi purtroppo parte integrante della cultura della classe dirigente del nostro paese, di cui quella politica è elemento fondamentale, con compiti e doveri ben precisi che sono quelli di guardare ed operare negli interessi generali del paese. La mancanza di cultura della classe dirigente italiana in materia trasportistica ha provocato enormi ritardi legislativi, azioni e provvedimenti spesso frammentari e contraddittori, che denotano anche l'incapacità di compiere scelte, soprattutto per quanto riguarda una corretta valutazione economica dei riflessi che il sistema trasportistico comporta, avendo presente che esso è parte integrante e fondamentale del settore industriale.

Per il passato, ripetutamente, a giustificazione parziale o totale delle non scelte o di quelle compiute in termini contraddittori, si sono quasi sempre adottate motivazioni più o meno nobili, di tipo sociale, economico e politico; ciò che può aver avuto senso per una valida risposta parziale o contingente spesso ha prodotto effetti distorti che a medio e lungo termine non hanno risolto i problemi, ma spesso li hanno aggravati. Valga per tutti l'esempio delle autorizzazioni concesse in materia di trasporto su gomma, che hanno prodotto un eccesso di offerta di oltre il 25 per cento.

Ma anche il comparto marittimo-portuale può essere preso come un esempio di queste contraddizioni ed insufficienze. Si potrebbero infatti citare gli effetti negativi che la legge n. 684 del 1974 ha prodotto nel settore marittimo, come l'accordo firmato l'anno scorso dal Ministero della marina mercantile e dalla Finsider, che ha causato un aumento del costo di trasporto nel settore dei carichi di massa, una riduzione della capacità trasportistica della flotta pubblica nel settore merceologico; per non parlare della legge sulla Finmare attualmente in discussione presso la X Commissione della Camera, che prevede ulteriori finanziamenti all'armamento privato che opera in tale settore, alimentando la cultura della improvvisazione e dell'assistenzialismo.

Questa stessa legge Finmare, definita urgente ancor prima di essere approvata dal Consiglio dei ministri il 2 agosto 1985, non è ancora stata approvata dal Parlamento italiano. Lo sarà probabilmente in questi giorni, ma rilevo che sono passati oltre 480 giorni, utilizzati poi anche per modificare gli obiettivi ispiratori della legge stessa che erano di rilancio della flotta pubblica, ai quali si è aggiunto quello assistenziale, che non mi pare che sia un obiettivo nobile e di carattere imprenditoriale per l'armamento privato oltre che per gli interessi del paese.

Fatto questo esempio, torno ad affrontare le questioni poste dal decreto-legge in esame, sottolineando che è urgente l'in-

tervento da compiere sul sistema portuale italiano, sia in attuazione del piano generale dei trasporti, sia per la parte normativa, funzionale ed organizzativa ivi non prevista, ma in coerenza con esso ed in grado di dare risposte positive al comparto portuale.

Il decreto-legge n. 619, che stiamo discutendo, ne è una testimonianza, anche se esso risolve in parte problemi contingenti, quali il risanamento del *deficit* per i porti di Genova, Savona, Venezia e Trieste, accollando allo Stato un finanziamento di 924 miliardi, sia per gli oneri propri degli enti portuali, sia per gli oneri di aziende di servizio operanti all'interno delle cinte portuali (sulla cui legittimità, per altro, esprimo perplessità), nonché prorogando al 31 dicembre 1986 la cassa integrazione per i lavoratori della compagnia del ramo industriale del porto di Genova (anche in questo caso si presentano problemi di legittimità, per il modo in cui in passato la cassa integrazione era stata concessa).

Il decreto-legge prevede all'articolo 1 un periodo di sei mesi per presentare progetti per la realizzazione dei sistemi portuali, che a mio giudizio potevano già essere proposti all'interno di questo provvedimento.

L'articolo 5-bis, che è stato introdotto dal Senato, proroga da sei mesi ad un anno il termine per la conclusione dei lavori della commissione, di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 dicembre 1984, n. 859, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 1985, n. 20, incaricata di predisporre un progetto organico di riforma degli ordinamenti degli enti autonomi e delle aziende portuali, nonché di riassetto delle relative gestioni. Tale articolo aggiuntivo, proposto nel corso della discussione al Senato dal ministro, suscita legittime perplessità sulla reale volontà di intervenire in tempi rapidi, in applicazione delle decisioni e degli orientamenti assunti globalmente dallo stesso Governo. Inoltre, esso introduce di fatto elementi di valutazione inevitabilmente non positivi sulla struttura ministeriale, che da tempo avrebbe do-

vuto predisporre dati, analisi, confronti e proposte corrispondenti alle indicazioni del piano e, indipendentemente dallo stesso, alle indilazionabili esigenze del settore, di cui si parla da anni.

In questa sede, quindi, non possiamo non rilevare che l'urgenza motivata — che condivido — di approvare il decreto-legge nel testo approvato dal Senato, probabilmente oltre che rispondere ad esigenze reali, copre di fatto una scarsa capacità del Ministero di essere soggetto di proposte politiche, amministrative e legislative, in particolare di quelle che non costano allo Stato e che, se non affrontate, significano, consciamente od inconsciamente, un comportamento funzionale al potere di alcune forze politiche e — perché no? — sindacali ed imprenditoriali.

Tali proposte ampiamente dibattute e verbalmente definite in questi ultimi anni, e sulle quali spesso tutti, o molti, dicono di concordare, migliorerebbero l'efficienza e la competitività dei porti italiani e forse in tempi brevi, o medi, consentirebbero alla portualità di superare il *gap* esistente rispetto alla portualità europea.

Se ci riferiamo, quindi, all'ultimo periodo (ma per la verità si potrebbe andare indietro nel tempo) come non possiamo non rilevare la insufficiente proposta politica del Ministero della marina mercantile, che tra l'altro, negli ultimi tre anni, si è dimostrata molto attenta e tempestiva a predisporre provvedimenti, certamente utili per il comparto marittimo-cantieristico, che sono costati allo Stato oltre 3 mila miliardi? Tali provvedimenti, non essendo stati corredati da altre iniziative, che potevano e dovevano essere proposte dal Ministero, rischiano di essere vanificati o, quanto meno, rischia di essere ridotta l'efficacia che un simile impegno finanziario dello Stato nel settore avrebbe potuto acquistare, in direzione dell'efficienza, della competitività e dell'acquisizione di nuove quote di mercato. Di questo il disegno di legge sulla Finmare e questo decreto-legge sono una chiara dimostrazione.

Naturalmente le osservazioni sul comparto marittimo e portuale italiano devono essere inserite nel contesto internazionale e, in particolare, in quello europeo. Per fare ciò compiutamente, occorrerebbe citare i dati della crisi del trasporto marittimo mondiale, inseriti nel contesto più generale dello sviluppo economico ed industriale dei paesi maggiormente industrializzati, di quelli in via di sviluppo, di quelli emergenti e di alcune realtà di singoli paesi già affermati o con potenzialità di affermazione molto elevata, delle quali quella cinese è l'esempio più significativo.

A questi dati generali ed alle ricadute sullo scambio internazionale delle merci, intese nel loro significato più ampio, bisogna aggiungere quelli della realtà portuale, in questo caso quelli dei porti europei nostri diretti concorrenti. Al riguardo rinvio alle tabelle contenute nel testo approvato dal Senato, utilizzate per la discussione e l'approvazione di questo decreto-legge, notando per altro che alcuni dati sono vecchi e non omogenei. Ma è quanto ci offre la struttura burocratica.

Ancora un'osservazione di carattere generale, riguardante il costo portuale italiano che, lo ripeto, è una delle cause della diminuzione dei traffici via mare nazionali ed internazionali. Questo argomento viene affrontato dal decreto prevalentemente in termini parziali e riduttivi, e solo per alcuni porti, soprattutto se confrontiamo il costo tonnellata-addetto di Rotterdam, Marsiglia, Barcellona, Anversa ed Amburgo con quello dei porti italiani.

Sottolineo che si tratta di costi per unità di prodotti, cioè di merce movimentata.

L'insufficiente riduzione delle squadre e la conseguente riduzione tariffaria, così come previste dal decreto, non danno purtroppo risultati adeguati, anche se migliorano sensibilmente la situazione dei quattro porti di Genova, Venezia, Savona e Trieste, soprattutto perché il decreto-legge elimina gli oneri finanziari derivanti dai deficit e riduce la manodopera in eccesso.

Tali risultati non consentono ancora l'abbattimento dei costi dei porti italiani per tutto il sistema di trasporto e non determinano una possibilità di aumento della remunerazione dei lavoratori portuali che, in relazione ai compiti da essi svolti ed a parità di condizioni, permane inferiore a quella dei lavoratori dei porti europei, nonostante il costo portuale italiano sia ancora molto superiore.

Passando all'esame dei singoli articoli, osservo che le finalità dell'articolo 1 sono condivisibili, in particolare per quanto riguarda il primo comma, che si riferisce alla traduzione in atti concreti delle indicazioni relative ai sistemi portuali contenute nel piano generale dei trasporti.

Sottolineo l'esigenza che l'aspetto economico indicato dal piano debba essere l'elemento fondamentale su cui costruire il sistema portuale integrato con le altre modalità di trasporto. Invito il ministro ad interpretare il terzo comma dell'articolo con l'emanazione di una apposita legge per i nuovi criteri di classificazione dei porti, contestuale alla definizione dei sistemi portuali.

Per quanto riguarda il comma 5-bis, che proroga la predisposizione di un progetto organico di riforma degli ordinamenti degli enti autonomi e delle aziende portuali, nonché il riassetto delle relative gestioni, non propongo di modificarlo solo per le note ragioni di urgenza, ma invito formalmente il ministro ad impegnarsi affinché tale scadenza sia di fatto anticipata il più possibile e, comunque, non si vada oltre il 30 giugno 1987.

Condivido il comma 5-ter dell'articolo 1, che prevede la disponibilità di 645 milioni per compiere studi al fine di predisporre il progetto organico, come previsto dall'articolo 5. Non propongo alcuna modifica, dato lo stato di necessità in cui ci troviamo; ma ancora una volta rilevo le carenze del Ministero della marina mercantile in una materia di cui si sta discutendo da anni.

Gli articoli da 2 a 6 definiscono la quantità e le modalità degli interventi a carico dello Stato per ripianare, al 31 dicembre 1985, i disavanzi delle amministrazioni

degli enti portuali di Genova, Venezia, Trieste e Savona.

Solo l'articolo 5 introduce due elementi di novità con il comma 2-bis, stabilendo che un rappresentante delle aziende a prevalente partecipazione statale ed un rappresentante degli imprenditori privati entrino a far parte del comitato per l'esecuzione delle opere del consorzio autonomo del porto di Genova. Vi è stato inserito, inoltre, anche un rappresentante degli spedizionieri, come per altro era previsto nella proposta di legge n. 449, del 14 settembre 1983, presentata dal gruppo socialista.

Di rilievo è l'articolo 5, nella parte che prevede per i presidenti e per i componenti degli organi di amministrazione degli enti portuali di Genova, Venezia, Savona e Trieste, i cui bilanci di previsione o i conti consuntivi per l'esercizio 1987 presentino disavanzi finanziari di competenza, la decadenza a tutti gli effetti di legge. Questo è un principio innovativo che va condiviso e sostenuto, sia in nome della buona amministrazione sia per la verifica delle capacità manageriali degli amministratori, nella consapevolezza che questo principio debba essere rispettato.

Naturalmente ciò è possibile, perché questo decreto sana i deficit del passato e rimuove alcune delle cause che sono all'origine degli stessi.

Gli articoli dal 7 al 13 affrontano il problema dell'esodo di 5 mila unità lavorative dipendenti del settore entro il 1988, definiscono le nuove dotazioni organiche del personale degli enti e delle aziende portuali nonché dei lavoratori e dei dipendenti delle compagnie e dei gruppi portuali suddivisi per categoria e qualifica professionale. Tali dotazioni organiche sono fissate, per l'anno 1987, sulla base del numero delle giornate di lavoro prestate nei precedenti dodici mesi ed in misura tale da ottenere una media mensile di impiego per lavoratore non inferiore a 14 giornate per l'anno 1987 ed a 16 per il 1988. I lavoratori eccedenti sono posti fuori produzione attraverso lo strumento della cassa integrazione.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

Senza fare osservazioni sugli aspetti tecnico-amministrativi e finanziari degli articoli 7, 8, 9, 10, 11 e 12, sottolineo i due aspetti che mi paiono significativi: innanzitutto che le giornate minime mensili (14 per il 1987 e 16 per il 1988) sono insufficienti e non corrispondenti all'esigenza di diminuire significativamente i costi. Tale media di giornate lavorate è sensibilmente inferiore a quella dei porti europei. Noto, altresì, che, in termini contrattuali, le giornate lavorative previste arrivano ad un massimo di 26.

Esprimo perplessità sulla proposta del ministro, tradotta in emendamento, relativa alla messa in cassa integrazione dei lavoratori con criterio nominativo e mi permetto di suggerire la definizione di aree omogenee e di funzioni entro le quali verificare la dotazione organica; in relazione ai risultati, sentite le organizzazioni sindacali, stabilire la cassa integrazione nominativa e/o a rotazione, seppur attraverso la nominatività.

L'articolo 13 sancisce il passaggio all'INPS degli oneri pensionistici degli enti di Genova e di Trieste e definisce i contributi dell'8 per cento sulla retribuzione globale mensile a carico dei datori di lavoro per il fondo di previdenza costituito presso l'INPS. Stabilisce, altresì, il contributo annuale a carico dello Stato in relazione agli squilibri gestionali di tale fondo.

L'articolo 14 definisce, ai commi 1 e 2, la composizione minima e massima delle squadre per aree merceologiche. Tale composizione è determinata dal ministro, sentita l'associazione nazionale portuali e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative. Il ministro stabilisce, anche in conseguenza della composizione delle squadre, la riduzione tariffaria dal 1° gennaio 1987. Il comma 3 prevede che, per eventuali prestazioni dei lavoratori portuali all'interno di depositi e/o magazzini portuali e per la ricerca e la scarica da piazzale ed a piazzale, le nuove tariffe, al 1° gennaio 1987, non siano soggette all'applicazione dell'addizionale tariffaria di pertinenza del fondo gestioni istituti contrattuali lavoratori portuali, pre-

vista per il trattamento di mancato avvio al lavoro.

Premetto che considero positivamente il contenuto di questo articolo e che forse vi è qualche problema di legittimità rispetto al mantenimento dell'addizionale tariffaria per il fondo e per mettere in cassa integrazione i lavoratori dipendenti in esubero, rispetto alla nuova dotazione organica dei lavoratori prevista dallo stesso decreto. Rilevo invece la complessità del meccanismo tariffario che dovrebbe, pertanto, essere semplificato e reso trasparente, in modo da mettere gli operatori in condizioni di avere la certezza del costo e permettere un reale confronto tariffario tra i porti italiani, anche per evitare, o quanto meno per ridurre il fenomeno della concorrenza sleale, che forse si è verificato e che non è escluso possa ripetersi.

Inoltre, le addizionali per il fondo incidono per il 40 per cento circa della tariffa, anche nell'ipotesi della riduzione prevista dal decreto. Ciò mi pare non corrispondente né al criterio di garanzia salariale per i lavoratori, essendo gli stessi garantiti dalla cassa integrazione per i prossimi due anni, né alla necessità di diminuire i costi portuali, al fine di contribuire alla riduzione del costo del trasporto nazionale, né è funzionale a rendere competitivi i porti italiani rispetto a quelli europei, condizione indispensabile per recuperare quote di traffico nazionale e traffico di transito destinato alle aree europee più vicine ai sistemi portuali italiani, con inevitabili vantaggi anche sul piano valutario oltre che economico, e di garantire e di aumentare l'occupazione diretta nei porti e nei vari settori dell'indotto. Invito, perciò, il ministro ad esaminare questa anacronistica situazione ed a proporre soluzioni per modificarla in tempi rapidi. Non trascurò, però, di sottolineare che ciò poteva essere fatto, seppur parzialmente, nell'ambito di questo provvedimento.

L'articolo 16-bis proroga la durata degli enti autonomi di Palermo e di Genova al 31 dicembre 2020, misura accettabile ma, tuttavia, non si capisce perché

la durata di questi enti non possa essere indefinita.

L'articolo 17 istituisce la società per azioni cui è affidata la concessione, per la durata di trenta anni, dell'esercizio dell'aeroporto di Venezia-Tessera.

Colleghi, invito dunque l'Assemblea ad approvare il decreto che, per ragioni di opportunità legate al pericolo di decadenza dello stesso e ai gravi problemi dei porti interessati, che rimarrebbero insoluti, deve pertanto essere urgentemente approvato, anche se alcune proposte di modifica meriterebbero di essere quanto meno discusse ed approfondite. Anzi, alcune di esse, a mio giudizio, sarebbero migliorative anche dal punto di vista contingente del decreto.

Confermo la necessità di predisporre provvedimenti legislativi per l'attuazione del piano generale dei trasporti, sia per quanto riguarda la parte normativa che per quanto riguarda la parte operativa della portualità italiana, avendo il coraggio di sviluppare un ragionamento economico, industriale e commerciale svincolato dagli interessi di potere e di parte, che rappresentano la causa fondamentale della situazione di profonda crisi si è determinata nei porti italiani. Aggiungo che sarebbe interessante conoscere l'opinione del Ministero, in relazione all'aumento del traffico nei porti italiani in presenza di un allineamento dei costi a quelli europei, essendo l'aumento del traffico l'unica vera speranza per mantenere e sviluppare la portualità e per garantire l'occupazione diretta e quella indotta (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole rappresentante del Governo.

ANTONINO MURMURA, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

MASSIMO TEODORI. Signor Presidente, non voglio entrare nel merito del decreto-legge, ma semplicemente richiamare l'attenzione dei colleghi e del Governo sulla copertura finanziaria disposta con tale provvedimento. L'articolo 18 afferma infatti che l'onere di applicazione del decreto-legge è valutato in lire 24 miliardi per il 1986, 600 miliardi per il 1987, 341 miliardi per l'anno 1988. Ora, trascurando la copertura della spesa per l'anno 1986, voglio soffermarmi su quella per l'anno 1987, concepita nel modo seguente: «all'uopo utilizzando parzialmente la proiezione per il medesimo anno, quanto a lire 150 miliardi, dell'accantonamento 'delega legislativa al Governo della Repubblica per l'emanazione del nuovo codice di procedura penale', quanto a lire 300 miliardi dell'accantonamento 'ristrutturazione dell'amministrazione finanziaria' e quanto a lire 150 miliardi dell'accantonamento 'nuovo ordinamento della scuola secondaria superiore', iscritti ai fini del bilancio triennale 1986-1988 al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1986».

Ebbene, colleghi, signor rappresentante del Governo, non sappiamo proprio se il Governo sia incapace, se sappia quello che fa l'uno o l'altro dei suoi ministri. Non so se una simile scelta sia dovuta al ministro Goria, con il consenso del ministro Rognoni; ma è certo che si tratta di una situazione assolutamente vergognosa. Conosciamo tutti la battaglia che si è svolta in queste aule (ma il problema è riecheggiato in questi giorni anche nella conferenza nazionale sulla giustizia) per strappare qualche miliardo, da stanziare per la predisposizione delle strutture necessarie all'entrata in funzione del nuovo codice di procedura penale. Poi, di soppiatto, nel contesto di un decreto-legge che sarà pure legittimo e giustificato, si stornano 150 miliardi dall'accantonamento relativo al nuovo codice: accantonamento, ripeto, destinato a rendere possibile quella dotazione di strutture senza le quali il nuovo codice, se arriverà e quando arriverà, non potrebbe comunque funzionare.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

È vergognoso che si stornino 150 miliardi da questa voce, per finanziare il decreto-legge che stiamo esaminando: è scandaloso per il Governo nel suo insieme e per il guardasigilli che non si è opposto ad una simile operazione, non so se conoscendola e consentendovi oppure ignorandola. E vorrei pregare il rappresentante del Governo di adoperarsi per chiarire meglio la situazione.

Ho preso la parola per protestare contro un'operazione che risulta davvero scandalosa. Ed un ragionamento analogo a quello che ho appena fatto per i 150 miliardi stornati dallo stanziamento relativo alla delega legislativa per l'emana-zione del nuovo codice di procedura penale potrebbe essere fatto per i 150 miliardi stornati dallo stanziamento relativo al nuovo ordinamento della scuola secondaria superiore. Voglio altresì preannunziare che da parte dei deputati radicali saranno presentati emendamenti tendenti a restituire alle due voci in questione quello che non si può non chiamare il maltolto. Si è in questa sede proclamato l'aumento degli stanziamenti a favore di quelle riforme, che sappiamo tutti quanto siano (soprattutto quella del codice di procedura penale) importanti, urgenti e necessarie; e contestualmente si sottragono fondi a quelle stesse riforme.

Protestiamo quindi vivamente; chiediamo al rappresentante del Governo di farci sapere chi è l'autore di questa bella trovata, se si tratta di una trovata collegiale, ovvero del ministro del tesoro, o di quello della giustizia, o della pubblica istruzione, e se tutti sono stati consenzienti; e preannunciamo che, a proposito di questa copertura, presenteremo un emendamento per restituire il maltolto.

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

SILVANO RIDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento al nostro esame è stato approvato con il voto favorevole del gruppo comunista nell'altro ramo del Parlamento. L'atteggiamento favorevole del gruppo comunista era sca-

turito, allora, da una valutazione positiva di talune finalità del provvedimento, e innanzitutto quella di ripianare i deficit di gestione di alcuni porti storici. Si trattava di un intervento tardivo e certamente parziale, ma tuttavia importante, in quanto permetteva di tagliare l'ulteriore avvita-mento di taluni enti portuali in una spirale di indebitamento crescente, anche per l'alta incidenza degli interessi dovuti alle banche sui prestiti concessi per fronteggiare i costi di esercizio.

L'altra finalità da noi condivisa era quella di un avvio graduale e contrattato tra i diversi soggetti di un riequilibrio dei livelli occupazionali nelle diverse attività portuali; un riequilibrio da raggiungere con gli strumenti indicati nel decreto-legge e cioè il prepensionamento e il ricorso alla cassa integrazione; e non soltanto, ma anche attraverso una conseguente riduzione degli organici, e quindi una ricomposizione delle squadre e una diminuzione delle tariffe. Si sarebbe così giunti ad un abbassamento del costo di quelle operazioni portuali che costituiscono uno dei motivi dell'inefficienza e della scarsa produttività della portualità nazionale.

Queste ed altre valutazioni positive circa il contenuto del provvedimento non hanno tuttavia fatto velo ad una critica puntuale che ha rilevato le insufficienze del testo. A questo deve aggiungersi un giudizio critico complessivo sulla politica portuale e sull'atteggiamento nei confronti dell'economia marittima che ha caratterizzato l'iniziativa del Governo in questi anni. Queste osservazioni critiche sono state rese esplicite, ed io non voglio certo qui ripeterle.

Pur in presenza di questo giudizio critico severo, dicevo, nell'altro ramo del Parlamento ritenemmo di dover dare la nostra approvazione al provvedimento. Non ci sentiamo però di riconfermare in questa sede quell'atteggiamento, per una ragione assai semplice. A noi sembra che nelle cosiddette more, cioè nel periodo intercorso tra la conversione in legge decisa dal Senato e la discussione che avviene oggi in quest'aula, siano intervenuti

fatti che reputiamo assai gravi e tali da farci correggere, in parte, le nostre iniziali valutazioni.

Abbiamo rilevato, intanto, una rigidità, prima non dichiarata da parte del ministro della marina mercantile, circa il modo in cui egli intende la cassa integrazione, cioè come anticamera di licenziamento, estromissione dal lavoro portuale, per ora e per sempre, dei lavoratori inseriti negli elenchi che saranno compilati. Noi, al contrario, abbiamo inteso la cassa integrazione speciale, così come previsto dalla legge che l'ha istituita, come una sospensione a zero ore per dar modo all'azienda di ristrutturarsi, sgravando dal monte salari le unità temporaneamente non utilizzate. Una misura transitoria, quindi, al fine di fare il conto degli organici a consuntivo, a ristrutturazione compiuta. Da qui la nostra richiesta, che formuleremo anche con un ordine del giorno e che è la stessa avanzata dalle grandi organizzazioni sindacali, della cassa integrazione a rotazione.

A determinare questo nostro diverso atteggiamento hanno contribuito pure altri fatti, maturati in questi giorni assieme alla chiusura, alla rigidità del ministro rispetto alla ragionevole impostazione data al problema: le agitazioni in corso nei porti, la programmazione dello sciopero per il 3 dicembre. Abbiamo perciò il sospetto che in qualche modo si sia o si intenda abbandonare la strada imboccata in occasione del dibattito al Senato, quella cioè di affrontare le questioni dell'organico dei porti, della ricomposizione delle squadre, delle conseguenti riduzioni tariffarie, della mobilità dei lavoratori delle compagnie con il metodo del confronto, del consenso tra i diversi soggetti delle attività portuali.

Il nostro sospetto si è in una certa misura rafforzato dopo aver ascoltato la relazione testé svolta dall'onorevole Sanguineti. Innanzitutto, egli ci dice che la responsabilità della situazione che si è determinata nella portualità nazionale va attribuita unicamente al Governo, alle classi dirigenti del paese che non avrebbero una «cultura trasportistica». Ha ag-

giunto che la motivazione di straordinarietà e d'urgenza di questo provvedimento serve in realtà, se ho ben capito le sue parole, a coprire la scarsa capacità del Ministero di essere soggetto di una proposta politica, legislativa ed amministrativa coerente con il piano generale dei trasporti.

C'era da attendersi che tale dura requisitoria, di cui risparmio altri passaggi significativi, sfociasse in una richiesta di modifica delle linee, di correzione degli errori. Invece, ci è parso di capire che, dopo i ripetuti giudizi di incapacità, di incompetenza, di lassismo che non a torto ha copiosamente distribuito, questa sua impostazione approdi là dove nemmeno il Governo aveva ritenuto possibile approdare in questa fase, e cioè che le giornate indicate al terzo comma dell'articolo 7 (14 per il 1987 e 16 per il 1988) sono giudicate insufficienti. È noto che le giornate lavorative che si dovrebbero assumere come parametro sono invece quelle previste contrattualmente, come egli ha detto, che sono 26.

Inoltre, la critica che noi muoviamo al relatore si incentra sul fatto che egli giudica insufficiente che vengano messe fuori dell'attività lavorativa 4 mila unità nel 1987 e 5 mila unità complessivamente nel 1988. Sembra quasi che egli proponga per i lavoratori portuali il punto duro, sul modello di altri paesi europei.

Stentiamo a comprendere, signor Presidente, se ci troviamo di fronte ad un sapiente gioco delle parti o ad una scelta consapevole tendente a scaricare tutte le responsabilità sui lavoratori. Non intendiamo approfondire il problema, ma vogliamo ribadire che sia l'irrigidimento del ministro (che prima ho richiamato) sia questa scivolata d'ala del relatore e di una consistente parte delle forze della maggioranza non possono non mutare l'atteggiamento che avevamo assunto nell'altro ramo del Parlamento.

In effetti, noi respingiamo il tentativo di addossare ai lavoratori portuali la caduta di competitività degli scali nazionali; noi respingiamo il tentativo che è sotteso a questa tesi, cioè di andare là dove vor-

rebbero condurci la Confindustria e l'Assoporti: in sostanza, allo scioglimento delle compagnie portuali e alla privatizzazione dei porti.

Non abbiamo mai sottovalutato l'opportunità e l'urgenza di procedere ad un riequilibrio in materia di organici portuali, e abbiamo piena consapevolezza che tale riequilibrio porterà ad un saldo negativo rispetto agli attuali livelli di occupazione nel sistema portuale italiano. Il voto favorevole che abbiamo dato al Senato sugli articoli 7 e 14, che trattano questa materia, e il voto favorevole alla conversione in legge del decreto-legge in discussione costituiscono la prova inoppugnabile della nostra buona fede e della nostra coerenza; ma riteniamo che l'equilibrio vada ricercato lavorando per liberare la portualità nazionale da tutto il complesso delle strozzature che la soffocano e che la rendono improduttiva.

È in una prospettiva di superamento di tutte le insufficienze e di ripresa delle attività, ed in rapporto agli obiettivi che ci si prefigge, quindi, che vanno rimodellate le dotazioni organiche dei porti nazionali. Quello invece che ci viene proposto oggi, con una lettura forzata del testo del decreto-legge e con certi atteggiamenti che si assumono, è piuttosto un azzeramento o, se volete, un rimodellamento delle dotazioni organiche dei porti al punto più basso. Tale impostazione è per noi inaccettabile, e quindi la respingiamo con fermezza.

Prima di concludere, signor Presidente, voglio aggiungere che altre obiezioni, ed assai corpose, il gruppo comunista avrebbe potuto muovere al testo oggi in esame, anche su questioni minori, ma non per questo meno importanti.

Mi riferisco al pensionamento delle donne a 47 anni, cosa che ci sembra poco coerente con la linea generale che spinge ad elevare l'età pensionabile a livelli molto più alti; mi riferisco alla totale esclusione delle aree centrali e meridionali del paese dall'impostazione di risanamento del sistema portuale; mi riferisco alla elevazione a cinque anni della durata in carica degli organi collegiali delle com-

pagnie, una norma che sembra specificamente studiata in funzione della salvaguardia di interessi ben individuati e di gruppi ristretti.

Ci siamo astenuti dal fare queste osservazioni perché non abbiamo voluto correre il rischio che un atteggiamento critico rigoroso e puntuale avrebbe anche potuto ottenere il risultato di gettare via il bambino insieme all'acqua sporca, visto che non è possibile emendare questo decreto-legge perché, ove lo fosse, la sua decadenza sarebbe inevitabile.

Ci siamo astenuti dal fare queste osservazioni, insomma, perché abbiamo ritenuto che si dovesse dare prevalenza alla parte positiva contenuta nel decreto-legge e che all'inizio ho richiamato.

Dunque, il nostro atteggiamento responsabile non può più essere mantenuto e concludo invitando il Governo a deflettere da quelle posizioni di rigidità che ha tardivamente manifestato; a deflettere dalla propensione a dare letture forzate di questo decreto-legge; a deflettere da posizioni che possono vanificare quel clima di rapporti non certo facili, anzi faticosi, ma che comunque si erano instaurati con il movimento sindacale, perché si tratta di processi molto delicati, che possono essere e vanno governati con grande equilibrio, soprattutto con il massimo di consenso, insomma con la consapevolezza che questi sono passaggi molto stretti ma che sono anche gli unici attraverso i quali possono fluire soluzioni organiche per la crisi della portualità nazionale.

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

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, se questo provvedimento si fosse limitato a prevedere interventi per il ripiano dei quattro porti maggiori (Genova, Savona, Venezia e Trieste), ne avremmo tutti capito l'urgenza, avremmo giustificato il ricorso all'articolo 77 della Costituzione, per l'adozione di un decreto-legge, visto che indubbia-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

mente questi quattro porti (ma non soltanto essi, bisognerebbe ricordarlo sempre) versano in una situazione preoccupante.

Invece, il provvedimento nato per realizzare questo obiettivo di ripiano: già all'articolo 1 comincia a parlare di assetto e di riordinamento dei porti. E così le cose sono mutate, perché certamente è urgente anche rivedere l'ordinamento portuale, ma questo non è possibile che sia fatto per decreto-legge: l'esame di un disegno di legge o di un testo unificato delle proposte di legge di iniziativa parlamentare già presentate in materia avrebbe consentito un dibattito ampio attraverso il quale saremmo potuti arrivare a soluzioni ben più concrete di quelle contenute in questo decreto-legge.

Non occorre certo riferirsi al piano generale dei trasporti per farne dipendere tutto ciò che è ordinamento portuale e gestione dei porti, perché se quel piano si considera nelle linee generali si rende necessario un orientamento, un dibattito al fine di precisarne i particolari e capire veramente le funzioni dei porti nazionali. Ma ci si è dimenticati, ad esempio, del particolare che non si è inventato nulla: nel corso della VI legislatura discutemmo in Commissione trasporti una serie di proposte di legge ed un disegno di legge riguardanti proprio l'ordinamento e la gestione dei porti; quella legislatura si concluse anticipatamente (come le successive e ci domandiamo se la stessa sorte toccherà a quella in corso) e non si giunse ad alcuna conclusione.

La materia fu riconsiderata nella VII legislatura, ma si delinearono vivi contrasti che sono riemersi anche ora negli interventi di questa sera: fino a quando non si affronterà serenamente ma anche drasticamente il problema della gestione, tali contrasti continueranno e ne conseguiranno, ahimé, proroghe e rinvii. Nel corso della VII legislatura, dicevo, quella serie di progetti di legge sfociò in un articolato particolareggiato. Facevo parte del Comitato ristretto della X Commissione ed esaminammo ben 7 proposte di legge

ed un disegno di legge ma, allora, fummo costretti ad accettare uno stralcio; nacque cioè una proposta di legge *ad hoc* che però non poté essere approvata dal Senato per la conclusione anticipata della legislatura.

Allora occorre l'unanimità dei gruppi per la richiesta del trasferimento in sede legislativa da parte della Commissione competente: con i rappresentanti di altri gruppi, accettai di aderire alla richiesta del trasferimento in sede legislativa per l'esame della materia oggetto di stralcio, limitata cioè all'ordinamento portuale, con la preoccupazione (che vedo riaffacciarsi ora, continuamente), che vige la classificazione che risale al 1885, anche se vi sono state delle modifiche a lungo andare; fui d'accordo, dicevo, che si chiedesse il trasferimento in sede legislativa, a patto che subito dopo si passasse all'esame degli articoli stralciati che riguardavano la gestione, il che però non avvenne.

Allorché la Commissione competente riesaminò la medesima materia, non mi dichiarai favorevole al trasferimento alla sede legislativa perché si era venuti meno all'impegno assunto, che è poi l'assunto di oggi! È inutile adottare una norma che lascia intendere una volontà di coordinare e definire il tipo delle gestioni dei porti, quando incombe un termine di scadenza di 15 giorni, si deve affrontare il problema dell'obbligo del prepensionamento, e comunque con una diminuzione forzata degli addetti, nel senso che, oltre un certo limite, quelli in esubero vanno collocati in cassa integrazione guadagni e non se ne parla più! È l'anticamera preannunciata, questa volta, del licenziamento: la gestione non è quella!

Certo, le funzioni, i compiti, le attribuzioni delle compagnie uniche vanno fissati, ma quest'ultime vanno rese corresponsabili dell'andamento dell'attività del porto, come se si trattasse dell'utente, che si serve del porto per i traffici, sia in termini di corresponsabilità, sia di validità, sia di importanza.

In molti settori del porto le condizioni sono quelle di un orologio, nel cui ingranaggio anche una vite è importante per

un buon funzionamento. Un porto funziona se tutti coloro che vi lavorano, che devono muovere la merce dalle banchine, caricarla, scaricarla, sono corresponsabilizzati. Se ciò non avviene, la gestione non potrà mai essere equilibrata e giusta.

I porti non possono avere scopo di lucro, sia che vengano gestiti da consorzi, sia che siano gestiti in forma diversa, come nel caso dell'ente del porto di Livorno. Lo scopo della gestione dei porti è quello di consentire una attività commerciale indispensabile per la nazione. Se si parte da questo principio, si possono ottenere risultati, ma credo che esso non sia dovutamente sentito. Questo provvedimento, infatti, prevede il ripiano del deficit di 4 porti, mentre non fa riferimento ad altri porti, per i quali si rinvia con una proroga. Inoltre, si fa riferimento al piano generale dei trasporti, introducendo, così, condizionamenti al rapporto con altri Ministeri ed enti per il ministro e per il Ministero della marina mercantile, fino al punto che questi non sono più fondamentali ed indipendenti nelle decisioni relative alla disciplina del traffico marittimo e dei porti. Tutto è collegato al concerto con altri Ministeri ed alle decisioni del CIPE, mentre il ministro della marina mercantile era doverosamente al centro di quel provvedimento che fu varato dalla X Commissione della Camera nel 1979 e che prevedeva la composizione del comitato nazionale dei porti indicando le norme del piano nazionale dei trasporti cui attenersi e istituendo altresì le conferenze organizzative portuali.

Si trattava di specifiche disposizioni tendenti a conseguire quell'ordinamento dei porti che fosse adeguato alla loro dislocazione, alle esigenze di attrezzature e all'entroterra circostante. Ebbene, di tutto questo non si tiene minimamente conto e viene varato un decreto-legge che promette e condiziona nel tempo. Si stabilisce, infatti, un obbligo di composizione delle squadre, ma non si fissa il criterio della loro mobilità. Non se ne fissa neanche la composizione in rapporto a determinate attività dei porti, restando nel generico.

Innanzitutto si fa riferimento al piano generale dei trasporti e poi al comma 2 dell'articolo 1 si concedono sei mesi di tempo per definire gli ambiti circoscrizionali dei vari sistemi portuali. Tali sistemi sono indicati nel piano, ma non sono tassativamente quelli, anzi occorre precisare che non è detto che si possa attuare un sistema per il mar Ligure ed un altro per l'alto e medio Tirreno, uno per l'alto Adriatico ed un altro ancora per lo Ionio-Adriatico. Dall'approvazione di questo ordinamento ad oggi sono mutate anche le correnti di traffico e non vi è stato, nello stesso tempo, un rapporto tra il trasporto marittimo e quello terrestre. A tale proposito occorre dire che il trasporto su gomma ha trasferito l'interesse del traffico commerciale in porti che non sono i nostri, per cui la situazione si è profondamente modificata.

Dopo i sei mesi prima citati ci si richiama alla necessità di una legge, quindi si fa esplicita menzione del ricorso al Parlamento (mi riferisco al comma 3 dell'articolo 1), semplicemente per la nuova classificazione dei porti. In altre parole prima si stabilisce il sistema, che diventa inamovibile, immodificabile, e poi si determina la classificazione dei porti, il che può causare contrasti tra porto e porto.

Tutto ciò non ha alcuna spiegazione in quanto la determinazione dei nuovi criteri va compiuta nel quadro generale e non sistema per sistema. A parte il fatto che le correnti di traffico non sono inamovibili, esse poi risultano modificate dalle riparazioni o dalle costruzioni di nuovi porti.

Proseguendo nell'esame del decreto-legge si constata che alcune migliaia di miliardi sono destinati al ripiano dei disavanzi esistenti. L'articolo 5 più precisamente afferma che se nel 1986 vi è ancora un deficit, tutti i responsabili devono dimettersi. Onestamente mi sembra che le dimissioni degli amministratori siano forse insufficienti rispetto al livello delle mancanze commesse. Per una cattiva gestione si usa togliere il solo stipendio all'amministratore? Se sciupo denaro, la mia famiglia mi rimprovera aspramente

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

ed io non vivo più. Se uno invece sciupa il denaro del contribuente, se ne va semplicemente a casa, magari anche con la liquidazione. Non credo che questa sia una bella trovata. Non mi dispiace che una norma di tal genere sia comunque contenuta nel provvedimento, ma rendiamola un po' più concreta, più precisa.

Ho fatto prima riferimento alla cassa integrazione ed ai 4 mila lavoratori che ne dovranno usufruire.

Non abbiamo ancora una tabella che ci indichi il traffico di tutti i porti, che ci indichi i compiti che possono assolvere, nonché l'efficienza dell'entroterra e l'efficienza intermodale. Non abbiamo nulla di questo; stabiliamo che sono insufficienti gli esodi precedenti e ne fissiamo un altro. Non si considera nemmeno che potrebbero essere meno se valutassimo una ripresa dei traffici e finalmente un attacco alle bandiere ombra e una difesa della bandiera nazionale. È un decreto-legge, in definitiva, che stabilisce la riduzione dell'attività dei porti e la diminuzione dei traffici, non contiene una speranza, un incentivo per la ripresa. Diamo il ripiano perché si tratti di debiti già fatti. Copriamo il deficit, affermiamo che non si fanno più debiti, ma non si dice che occorre svolgere quella attività dando prova di dinamismo.

Osservo che la legge n. 489 del 1984 prescriveva che entro sei mesi (quindi nel settembre 1984) si doveva provvedere alla classificazione dei porti; siamo costretti ora a prorogare al 31 dicembre 1987 ciò che non è stato fatto nel 1984 in sei mesi. Diciamo almeno di chi è la colpa di questo disinteresse, del non rispetto delle norme contenute nella legge. Vogliamo dire che non c'è colpa? Vogliamo limitarci a riconoscere che ciò significa incapacità? Qualunque sia la ragione, se uno non ce la fa, è inutile che tenti di saltare i due metri per legge; è inutile che il Governo si impegni a fare in sei mesi qualcosa che poi non farà! Ora, dopo due anni e mezzo, il Governo si ricorda di quell'impegno e decide di prorogarlo; facevamo miglior figura a non ricordare quell'impegno, stabilendo nel decreto-legge di

svolgere quell'attività entro il 31 dicembre 1987.

Se non vi sarà un'iniziativa parlamentare di pungolo (e questo spetta, signor presidente La Penna, alla X Commissione) per arrivare a disciplinare, a classificare, ad ordinare i porti e la loro gestione, ci troveremo sempre in un degrado che è una catena (degrado dei cantieri, degrado dei porti, degrado della bandiera nazionale, degrado del sistema intermodale). Tutto è visto nella prospettiva di una riduzione: prima diremo che ci basta Palermo, poi, quando vi sarà qualche porto africano di maggiore efficienza, arriveremo a Napoli, dopo a Genova e quindi diremo che basta il retroterra! Questa è la riduzione!

Valutiamo l'efficienza dei porti negli anni 1960-65 e confrontiamola con quella di oggi! Consideriamo gli sforzi che lo stesso presidente del consorzio del porto di Genova, D'Alessandro, è costretto a fare! Egli, poi, inaugurò la sua presidenza in una settimana ed in un giorno triste, perché non vi era alcuna nave nel porto di Genova. Neppure una nave da crociera! Niente! Più ridotti di così! È possibile che un Governo, preso da tutte le sue attività, non si accorgesse che un porto di quella rilevanza era ormai vicino allo zero? Allo zero perché oltre a quella situazione c'era soltanto la chiusura, magari per trasferire tutto a Livorno, dove (era la realtà di quel periodo) si scioperava di meno!

Nell'esame di questo decreto-legge ho fatto l'assistente di me stesso (ecco la necessità dell'assistente: è bene dirlo!) per capire che cosa avesse emendato o introdotto il Senato. Ho dovuto riprendere il testo originario del decreto-legge ed integrarlo con tutte le aggiunte, per capire che cosa fosse successo. Forse era meglio procedere come si fa per i testi unificati, ma invece questo è un disegno di legge di conversione ed allora bisogna aggiungere, bisogna sostituire, bisogna correggere, bisogna sopprimere, eccetera! Ed allora sono costretto a cercare in questi miei appunti sparsi tutto quello che può interessare.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

Degli organici ho già parlato, ma si tratta di una preoccupazione che tutti devono avere, e principalmente coloro che sono preposti alla conduzione dei porti. Infatti le agitazioni e gli scioperi nei porti provocano situazioni simili a quelle riscontrabili quando scioperano i trasportatori: se si ferma il portuale o l'autotrasportatore si ferma anche la vita nazionale. Dopo quattro o cinque giorni manca tutto, le industrie si fermano, le macchine... Ecco, forse l'unico vantaggio è che le autovetture non trovano più le pompe di benzina aperte ed allora si circola meglio, a piedi, facendo ginnastica! È proprio vero che in tutto può esservi un vantaggio, che non tutto nella vita è negativo!

Ma tornando velocemente all'esame dell'articolato (posso anche non accennare ai singoli articoli), non si parla dell'obbligo di predisporre una legge, ma i provvedimenti da emanare vengono assegnati al CIPET, cioè ad una dipendenza del piano generale dei trasporti. Questo, a mio avviso, snatura l'autonomia e l'indipendenza dell'attività portuale e marittima, perché essa viene condizionata agli altri settori del trasporto, mentre invece per il nostro paese, per la sua configurazione geografica, il movimento dei porti è fondamentale. Direi che è fondamentale non soltanto per il traffico, ma anche per il turismo, per il diporto. Non bisogna aver paura di andarsi a bagnare i piedi nell'acqua marina! Invece, ad un certo punto, il problema è solo quello di vendere le barche, mentre non ci si preoccupa se queste garantiscano un certo movimento, abbiano o meno bisogno di rifornimento, inducano gli italiani ad affezionarsi al loro territorio, anziché passare all'estero dieci o quindici giorni di villeggiatura. Ecco perché il problema è complesso.

Poco fa l'onorevole Teodori si lamentava di una distrazione. Ebbene, avrete notato che la distrazione non è soltanto quella perché ve ne sono molte altre concernenti la copertura della spesa. Mi domando allora che senso ha avuto lavorare tanto in sede di esame del disegno di

legge finanziaria e in sede di esame degli stati di previsione dei vari ministeri, compreso quello della marina mercantile. Certo, anche in quella sede abbiamo apportato ritocchi per migliorare qualche voce, ma è accaduto poi che è stato emanato un decreto-legge che cancella, ritocca ciò che nella legge finanziaria era stato ritenuto indispensabile. Non era forse possibile farlo durante la discussione della legge finanziaria? Invece diventa non solo possibile ma addirittura comodo apportare ritocchi in questa sede. Ebbene, ritengo che l'esperienza parlamentare possa portarci a constatare che, quando si trasferiscono somme da una voce all'altra, quando si formulano determinati proponimenti in un progetto di legge...

PRESIDENTE. Il tempo a sua disposizione, onorevole Baghino sta per scadere.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Come scorre il tempo! Si diventa vecchi...

Comunque, poiché la vita ci prende alla gola con le esigenze di tutti i giorni, chiunque, anche chi cerca di governare, dimentica il rispetto dei tempi. Ecco perché non ho fiducia nei proponimenti che sono stati fatti. Certo, proponimenti ce ne sono, debbo riconoscerlo. Ma, per garantire il consenso ad un proponimento, bisogna prima di tutto aver fiducia in chi lo formula; in secondo luogo è necessario che non vi siano state prove contrarie magari da parte di chi ha preceduto colui che ora formula gli stessi proponimenti.

Ho qui un ordinamento portuale della VI legislatura: siamo alla IX legislatura ed ancora ci impegnamo, garantiamo, assicuriamo che occorre l'ordinamento portuale, che occorre stabilire come realizzare la gestione dei porti. E che cosa si fa? Si diminuisce il numero dei portuali, si diminuisce l'attività.

Badate, o riconoscete che questi quattro porti hanno sciupato, ed allora fate male a dar loro il ripiano, oppure ritenete che quelle somme siano indispensabili, ed allora non potete pretendere

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

che da questo momento, senza riduzione di attività o di personale, si possa avere il bilancio 1986-1987 in pareggio!

Nella legge n. 469 vi erano già 36 miliardi per il ripiano dei bilanci degli enti portuali; ne vengono aggiunti, con il decreto-legge in questione, altri 24 per il 1986. Riconoscete, cioè, che i porti hanno bisogno di un ulteriore versamento per ottenere almeno il ripiano dei bilanci...

PRESIDENTE. Onorevole Baghino!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Stando così le cose, e grazie anche alla scampagnellata del Presidente, preoccupato sempre più di decreti-legge che non risultano di fatto urgenti ma che promettono appena di rivedere le cose, concludo il mio intervento.

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

Il relatore, onorevole Sanguineti ha facoltà di replicare.

MAURO SANGUINETI, *Relatore*. Molto brevemente, signor Presidente, per dire innanzitutto che l'ordine del giorno presentato dai colleghi Ridi, La Penna, Baghino, Riccardi (rappresentanti l'intera Commissione) e da me, ci auguriamo che venga accolto dal Governo. Esso è la traduzione organica di una proposta contenuta nella relazione.

Desidero precisare al collega Ridi che, per quanto mi riguarda, l'interpretazione data alla sottolineatura che le quattordici e sedici giornate sono ancora una quantità inferiore a quella dei porti europei, va intesa non nel senso di attribuire alla mano d'opera la responsabilità delle disfunzioni dei costi portuali, ma come una constatazione che i porti italiani, globalmente intesi, per ragioni complesse e molteplici, sono ancora lontani dall'essere competitivi con i porti europei, soprattutto in ragione di costo unitario per merce movimentata del quale le giornate lavorate sono una componente...

SILVANO RIDI. Ma per mancanza di merci, poiché se le merci fossero superiori, il parametro sarebbe più...

MAURO SANGUINETI, *Relatore*. Infatti, la relazione termina invitando il Ministero a fare un'ipotesi di previsione per valutare se, in base alle riduzioni tariffarie previste in relazione all'applicazione del decreto e ad altre che potrebbero essere attuate, non sia possibile ipotizzare un aumento di merci, che oggi vanno negli altri porti europei e che costituiscono, invece, una necessità per l'industria primaria e secondaria del paese. Si tratta in primo luogo di recuperare tale quota di traffico per creare le condizioni affinché la portualità italiana torni ad essere una portualità che serve al transito per l'Europa e non dall'Europa verso l'Italia.

Credo che con questo spirito inteso per quanto possibile a superare le divergenze ideologiche (che sono state una delle cause degli scontri all'interno dei porti), guardando al futuro e non avendo, ripeto, pregiudiziali di tipo ideologico o di potere, ma cercando di configurare un disegno di organizzazione strutturale e infrastrutturale, di organizzazioni delle funzioni degli enti, delle aziende e delle compagnie, per una diversa organizzazione del lavoro, si possa lavorare in modo positivo.

Se questa è una interpretazione autentica e se l'ordine del giorno che abbiamo presentato viene accettato dal Governo, credo che possano cadere le ragioni del mutamento di posizione politica che il collega Ridi ha annunciato alla Camera rispetto a quella assunta dal suo gruppo al Senato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare l'onorevole rappresentante del Governo.

ANTONINO MURMURA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Onorevole Presidente, onorevoli deputati (pochi, ma buoni!), desidero anzitutto, a nome del Governo, ringraziare la Commissione ed il suo presidente, il relatore, i

deputati intervenuti in Commissione ed in aula, per il contributo sostanzialmente positivo e di adesione dato con i loro interventi, anche se in alcuni un certo spirito critico ha determinato posizioni nuove e diverse o censure nei confronti del provvedimento al nostro esame. La materia è indubbiamente difficile e complessa, come la retrospettiva storica operata dall'onorevole Baghino evidenzia ampiamente. La circostanza che durante l'arco di svariate legislature, sia pure traumaticamente interrotte per ragioni varie di conflittualità politica, un provvedimento organico di sistemazione dell'ordinamento portuale italiano non abbia potuto essere definito ci fa meditare — e non potrebbe essere diversamente, da parte di chi è particolarmente interessato al settore, in termini culturali e politici — sulle difficoltà di una sistemazione normativa e sull'urgenza di un decreto-legge, come quello che il Governo ha recentemente varato: una urgenza, quella appunto configurata dall'articolo 77 della Costituzione come requisito indispensabile per l'esercizio del potere legislativo da parte del Governo, con una sottrazione dello stesso potere, sia pure di carattere limitato, al Parlamento, che non può essere giudicata in maniera accademica, quasi ricorrendo al bilancino di una visione giuridica e ordinamentale rigida e fissa per tutti i diversi momenti, bensì in correlazione (e credo che il Parlamento in tale senso si vada muovendo) alla specificità della materia ed alla relativa problematica.

In questo quadro, respingendo anche le preoccupazioni che sono state qui ventilate, sul fatto che la mancata approvazione di disegni di legge organici sulla materia si sia sempre accompagnata ad interruzioni traumatiche delle legislature, voglio qui ricordare come molte delle norme sancite dal decreto-legge al nostro esame, nel testo licenziato dal Senato, siano ispirate all'opportuno criterio della delegificazione. Sappiamo tutti che alcune materie non possono non trovare la loro sistemazione in norme legislative; ma, altri aspetti possono essere trasferiti

alla disciplina dell'atto amministrativo, come chiedono ormai coloro che più appassionatamente si interessano ai fatti istituzionali e costituzionali. Ciò non significa — voglio qui sinteticamente e rispettosamente replicare all'onorevole Baghino — che nei confronti di alcuni amministratori allegri, «garibaldini», o spendaccioni, la decadenza della carica non si debba accompagnare alla possibilità di giudizi di carattere contabile ed amministrativo di fronte agli organi giurisdizionali.

Ma perché la situazione dei porti è particolarmente grave nel nostro paese? Perché, a mio avviso, vi sono difficoltà gravissime, a livello mondiale, nel trasporto marittimo, anche a causa della depressione del mercato dei noli; perché anche nel periodo di maggior sviluppo economico del nostro paese si è avuto un contenuto aumento del traffico marittimo, rispetto agli altri paesi, mentre nel periodo successivo, quello della cosiddetta depressione economica, si sono avute maggiori e più gravi perdite, che hanno certamente operato in termini negativi sulla dimensione economicamente corretta del trasporto marittimo stesso. Non c'è dubbio, per altro, che incidano anche evidenti storture. Sono stati qui richiamati episodi di contestazione, in alcuni casi eccessivamente ideologizzate, nella stessa attività del lavoro portuale: si tratta di un fattore che rappresenta indubbiamente non solo una conseguenza, ma anche un concausa delle storture che caratterizzano il sistema portuale nel nostro paese. Va anche richiamata la notevolissima incidenza del costo portuale su quello globale di trasporto, anche in conseguenza del crollo dei noli marittimi.

C'è poi un elemento di carattere generale. Lamentiamo uno scoordinamento nell'azione della pubblica amministrazione che deriva dalla struttura dei nostri dicasteri: uno spezzettamento di competenza, cui poi si cerca di rimediare attraverso il ricorso a quei comitati interministeriali che non rappresentano, in verità — mi sia consentita questa osservazione —, un momento di coordinamento effet-

tivo, dato che in tali comitati agiscono i rappresentanti dei singoli ministeri, i quali sono portatori non solo della volontà politica ed ordinamentale di quegli stessi ministeri, ma anche di una visione ristretta e corporativa: manca cioè il momento unitario che, attraverso una riforma dell'attività di Governo, non limitata agli organi centrali, alla Presidenza del Consiglio, dovrebbe muovere da un accorpamento per evitare quelle dispersioni di competenze e quei ritardi che hanno fatto apparire il nostro Stato come la Repubblica non delle autonomie, ma delle interlocutorie e dei differimenti.

Tutti questi elementi hanno agito pure nello specifico settore portuale, nel quale anche la navigazione di cabotaggio, come è stato detto da molti, rappresenta una notevole cifra dell'intero traffico.

Questo è lo scenario che ha spinto il Governo ad adottare il provvedimento in esame. Se la situazione, pur preoccupante, non può certo dar luogo ad una diagnosi disperata per l'intero settore, deve però indurci ad assumere un atteggiamento responsabile, per provvedere a strutture diverse.

Il provvedimento non si limita ad operare una sanatoria delle situazioni passive per alcuni porti che sono magari i più importanti, ma che sono tutti collocati nel nord del nostro paese. L'adozione di misure a favore di questi porti potrebbe prestarsi a critiche se tutti gli altri fossero nelle medesime condizioni di pesantezza economico-finanziaria. È per questo che non si può parlare del decreto-legge — e nessuno lo ha fatto — come di un provvedimento assistenzialistico o clientelare, come si verifica per altre regioni, altre parti del nostro paese, anche se chi vi parla non condivide certamente questo tipo di valutazione e di impostazione dei problemi.

Il decreto-legge considera quattro gruppi di problemi. Il primo riguarda la cosiddetta nuova programmazione portuale, anche alla luce del piano generale dei trasporti, che deve certo trovare momenti successivi di applicazione e di adattamento per giungere ad una organizza-

zione che eviti i lati negativi che ho poc'anzi ricordato.

Un secondo gruppo di problemi è quello relativo al ripianamento ed al risanamento delle gestioni finanziarie degli enti portuali, attraverso una serie di misure, che possono anche consistere in pensionamenti e prepensionamenti.

Devo dire, a questo proposito, che il Governo accetta pienamente l'ordine del giorno che è stato presentato da rappresentanti, mi pare, di tutti gli schieramenti politici presenti, da parte dell'intera Commissione; lo accetta anche alla luce della sua impostazione non rigida, né preclusiva nei confronti di determinate istanze che sono emerse, e che dovranno trovare presto soluzioni conformi a quello spirito che ha indotto anche le grandi confederazioni sindacali a dare un'adesione di massima al provvedimento del Governo. Voglio fare questa affermazione in termini di assoluto rispetto, perché non sempre gli ordini del giorno (la nostra esperienza parlamentare ce lo insegna) hanno trovato adeguata attuazione da parte dell'esecutivo. Il ministro Degan mi ha espressamente incaricato di dichiarare che il contenuto dell'ordine del giorno sarà rispettato nel modo più integrale e più preciso dal Governo, pienamente convinto dell'opportunità ed anzi della necessità di agire in questa direzione.

Il terzo gruppo di norme riguarda la riduzione dei costi portuali ed il quarto pone in essere disposizioni riguardanti la razionalizzazione e l'efficienza della gestione e del lavoro portuale, prevedendo anche la riduzione del numero degli addetti delle compagnie.

Sono queste valutazioni, signor Presidente, onorevoli deputati, che inducono il rappresentante del Governo, nella riconfermata dichiarazione di rispettosa gratitudine per questo ramo del Parlamento che con molta sollecitudine si appresta a dare il suo voto sul provvedimento, a dire che con quest'ultimo certamente non si intende rinnovare dalle fondamenta e risanare l'intero sistema della portualità italiana, ma compiere un passo avanti che in precedenti legislature non si è potuto

realizzare. Il fatto stesso che qualcosa si muova non può non fare aprire le nostre intelligenze alla speranza, anzi alla certezza che qualcosa ancora si muoverà nel senso da tutti auspicato (*Applausi*).

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 4 ottobre 1986, n. 628, recante misure urgenti per il sostegno dell'esportazione (approvato dal Senato) (4104).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge già approvato dal Senato: Conversione in legge del decreto-legge 4 ottobre 1986, n. 628, recante misure urgenti per il sostegno dell'esportazione.

Ricordo che nella seduta del 5 novembre scorso la Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole sull'esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 628 del 1986 di cui al disegno di legge di conversione n. 4104.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, ricordando che nella seduta del 5 novembre scorso la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente all'Assemblea.

Il relatore, onorevole Bianchini, ha facoltà di svolgere la relazione.

GIOVANNI CARLO BIANCHINI, Relatore. Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 4104, di conversione del decreto-legge n. 628 del 4 ottobre 1986, ha per oggetto misure urgenti per il sostegno dell'esportazione. Più precisamente, l'articolo 1 del decreto-legge prevede il rifinanziamento della legge n. 240 del 21 maggio 1981, limitatamente alla corresponsione dei contributi di cui agli articoli 13 e 14.

L'articolo 13 prevede contributi finanziari annuali da assegnare ai consorzi ed alle società consortili che abbiano come

scopi esclusivi l'esportazione dei prodotti delle imprese consorziate o l'importazione di materie prime e di semilavorati, purché gli stessi non siano rivolti a finanziare l'esportazione. Il contributo previsto è pari al 40 per cento delle spese risultanti dal conto profitti e perdite, con il massimo di cento milioni l'anno. Per i consorzi costituiti nei 5 anni precedenti alla presentazione della domanda il contributo finanziario annuale è aumentabile fino al 60 per cento. Per il sud queste due percentuali salgono dal 40 al 50 e dal 60 al 70 per cento.

In base allo stesso articolo, le domande devono essere presentate ad un apposito comitato, insediato dal Ministero del commercio estero, previo parere espresso dalle regioni entro 30 giorni.

Da quanto detto si può comprendere la ragione che giustifica l'urgenza del provvedimento. In effetti, la legge n. 240, con l'articolo 16, prevedeva uno stanziamento di durata triennale fino al 1985; nella legge finanziaria n. 41 del 28 febbraio 1986 furono stanziati fondi sotto la voce «Amministrazioni diverse»: 9 miliardi per provvidenze a favore dei consorzi e delle società consortili e per il triennio 1986-1988 ulteriori finanziamenti.

In assenza di uno specifico strumento legislativo, evidentemente per il 1986 non vi era la possibilità di continuare a devolvere ai consorzi (in questo caso si tratta di consorzi all'esportazione, cui fa riferimento l'articolo 13) i contributi di sostegno, anche se con la legge finanziaria erano state accantonate le risorse necessarie.

Per porre rimedio a tale situazione al Senato sono state presentate varie proposte di legge, che sono culminate, il 3 aprile 1985, nell'approvazione di un testo unificato, trasmesso poi alla Camera; poiché però non è stato possibile approvare definitivamente il provvedimento in sede di Commissione industria della Camera in tempo utile, a causa dell'insorgere di alcune difficoltà, lo stesso ufficio di presidenza della Commissione industria, il 17 settembre, constatate le difficoltà riscontrate, si dichiarava favorevole ad assecon-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

dare l'iter di un eventuale provvedimento di urgenza, nella convinzione che fosse indispensabile dare continuità agli interventi previsti dalla legge n. 240 particolarmente a sostegno delle piccole imprese consorziate che sono impegnate nei mercati internazionali.

Il decreto-legge, che è stato presentato puntualmente, e che è oggi all'esame della Camera in seconda lettura, comporta termini perentori per le regioni (che devono presentare le domande) e per il comitato (che deve esaminarle); da questo punto di vista, quindi, l'urgenza è ampiamente giustificata ed è stata largamente condivisa in sede di Commissione industria.

Per di più, l'aver previsto al secondo comma dell'articolo 1 l'eventuale utilizzazione anche nel 1987 delle somme non impegnate nel corso dell'esercizio 1986 è estremamente positivo, tenuto conto che sarà estremamente difficile che il comitato previsto dall'articolo 13 possa esaurire entro la fine dell'anno l'esame delle domande presentate.

Poiché il provvedimento riguarda anche l'articolo 14, voglio ricordare che tale disposizione prevede contributi speciali da attribuire ai consorzi all'esportazione per la realizzazione di programmi pluriennali di attività. In questo caso i contributi possono raggiungere il 50 per cento annuo delle spese previste dal programma, elevabili al 60 per cento per i territori per il Mezzogiorno, ma con un massimo di 50 milioni all'anno per tre anni, e con la non cumulabilità rispetto alle agevolazioni previste all'articolo 13.

A mio avviso, l'urgenza, oltre ad essere giustificata per gli articoli 1, 13 e 14, che ho citato, lo è anche per il contenuto dell'articolo 2, che consente di utilizzare l'anno successivo circa 6,5 miliardi, che riguardano specifiche misure di sostegno alle esportazioni italiane, a norma dell'articolo 11 della legge 29 luglio 1981, n. 394, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, concernente provvedimenti per il sostegno delle esportazioni italiane.

Detto questo, e sottolineata la convinta

necessità di tradurre al più presto in legge questo decreto (in questo senso si è espressa all'unanimità, in sede referente, anche la Commissione industria), colgo l'occasione per sottolineare la validità di questo intervento legislativo, che ha oggi un carattere temporaneo solo perché non è stato possibile approvare in tempo utile il testo inviatoci dal Senato e che porta il n. 2774. E questo per motivi che nulla hanno a che fare con la parte riguardante i consorzi all'esportazione, ma che attengono a tutto il resto, cioè i consorzi misti e quelli di carattere tecnologico.

Sottolineo questo aspetto perché altrimenti potrebbe sembrare che la Commissione industria non abbia avuto sufficiente attenzione per i problemi dei consorzi all'esportazione, mentre invece nel corso del lungo dibattito questo aspetto fu tenuto presente, tanto che nel Comitato ristretto fu elaborato un testo (poi accettato dalla Commissione) in cui erano contenute soltanto le norme relative ai consorzi all'esportazione per prorogare in pratica l'efficacia della vigente legge n. 240 del 1981.

Intendo dire che, ad un certo punto del dibattito sul provvedimento complessivo, era emersa la convinzione unanime della Commissione che fosse indispensabile varare quanto meno un provvedimento stralcio per i consorzi all'esportazione, sui quali piena era l'unanimità di intenti di tutti i membri della Commissione.

Per una serie di ragioni questo non è stato possibile, e si è cercato fino all'ultimo momento di varare un provvedimento organico. Poi, come ho detto, nella seduta del 17 settembre scorso, l'ufficio di presidenza della Commissione industria ritenne indispensabile invocare un provvedimento urgente del Governo per coprire il vuoto legislativo determinatosi nel 1986 e dare l'aiuto indispensabile ai consorzi all'esportazione.

Questi consorzi sono oggi circa trecento e ad essi aderiscono quasi settemila imprese, per un totale di circa trecentomila dipendenti. Nei cinque anni di applicazione degli articoli 13 e 14 della legge n. 240 (quelli richiamati nel decreto-legge in

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

esame), è stato possibile erogare contributi per un importo complessivo di 40 miliardi, così distribuiti: 4 miliardi nel 1981 (a valere sulle spese del 1980), in favore di 114 consorzi; 6 miliardi nel 1982, per l'attività svolta da 140 consorzi; 8 miliardi nel 1983, per l'attività esplicata da 177 consorzi; 10 miliardi nel 1984, a fronte delle spese sostenute da 173 consorzi; 12,5 miliardi disponibili nel 1985 per far fronte a 202 domande di contributo presentate al Ministero per l'attività svolta nel 1984.

Ho voluto citare questi dati per testimoniare come vi sia stato un sempre crescente numero di consorzi che hanno beneficiato della legge n. 240. E, a scanso di equivoci, giova anche ricordare che un paio d'anni or sono fu disposta un'ispezione della Guardia di finanza per verificare che non vi fossero anche consorzi cosiddetti fasulli, cioè costituiti esclusivamente per usufruire delle agevolazioni di legge; e che pressoché nella totalità dei casi dei consorzi visitati si riscontrò una loro reale capacità di avviare una attività di promozione e dunque una reale efficacia dell'intervento legislativo.

Da questo punto di vista, credo di poter aggiungere che i 40 miliardi stanziati negli ultimi cinque anni hanno rappresentato un investimento con una altissima produttività se tutti gli investimenti pubblici diretti a promuovere una qualche attività potessero vantare la medesima produttività, potremmo dirci veramente soddisfatti! È anche unanimemente riconosciuto, ed è stato sottolineato più volte anche dalla Commissione industria, che gli stanziamenti fino ad oggi previsti sono stati sempre insufficienti a far fronte a tutte le esigenze, essendo il fine di questo provvedimento soprattutto quello di favorire le piccole e medie imprese, che grande parte hanno nell'attività produttiva italiana, con una loro sempre rinnovata capacità di ben attestarsi sui mercati internazionali, con risultati che sono stati, come ha riconosciuto anche il ministro del commercio con l'estero, estremamente interessanti proprio nel 1986, quasi inattesi in termini reali, viste le difficoltà

determinate dal rallentamento fatto registrare dal commercio mondiale rispetto al 1984.

Nell'auspicare la rapida conversione del decreto-legge in esame, ampiamente riconosciuto da tutta la Commissione come necessario, mette conto ricordare, non solo a me stesso che sono relatore del provvedimento sui servizi, che ha avuto queste difficoltà, ma anche a tutti i colleghi dell'Assemblea, che con questo provvedimento saniamo il vuoto legislativo solo per l'anno corrente e per il 1987 si è di nuovo allo scoperto, nonostante esistano gli stanziamenti di cui alla tabella B; bisogna porre nuovamente mano al testo pervenuto dal Senato, per la sua definitiva traduzione in legge.

Qualora non fosse possibile raggiungere una convergenza sulle altre parti che già ne hanno impedito la traduzione in legge, (sui consorzi tecnologici e misti, in ordine ai quali la Commissione è impegnata ad una riflessione, unitamente a tutta una serie di altri provvedimenti riguardanti la piccola impresa singola o associata), quella unanimità di consensi che aveva avuto, ad un certo punto della discussione, una proposta-stralcio che rinnova la legge n. 240 per quanto riguarda i consorzi *export*, per un loro consolidamento (è previsto l'aumento delle imprese da 5 ad 8, per riconoscere la validità dei consorzi dal punto di vista della ammissibilità alle agevolazioni, con la richiesta della disponibilità del fondo minimo di 20 milioni, con la possibilità di estendere il contributo minimo da 100 fino a 200 milioni, in funzione del numero delle imprese consorziate), tutto quanto è ormai necessario per passare ad una fase di maggiore consolidamento dei consorzi e contribuire ad una loro successiva capacità di penetrazione sui mercati esteri, deve essere, io credo, oggetto di un impegno sollecito, da parte del Parlamento, perché per il 1987 occorre trovare una copertura. Questo strumento di penetrazione sui mercati esteri che riguarda il mondo delle piccole imprese non può essere lasciato senza un sostegno legislativo che possa opportunamente attivare le ri-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

sorse finanziarie già accantonate e previste.

Per questi motivi, auspico una rapida conversione in legge del decreto-legge n. 628 del 1986.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del commercio con l'estero.

RINO FORMICA, Ministro del commercio con l'estero. Mi riservo di intervenire in sede di replica, signor Presidente.

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

MICHELE GRADUATA. Signor Presidente, signor ministro, colleghi, con il provvedimento in esame (come ha ricordato il collega Bianchini), siamo chiamati a votare sulla corresponsione di 20 miliardi da iscrivere nella previsione del Ministero del commercio con l'estero: non sottovalutiamo la necessità di misure urgenti, per il sostegno all'esportazione e, per questo, voteremo a favore del provvedimento (insieme al collega Bianchini, siamo stati anche noi promotori di questa misura) ma, nello stesso tempo (ecco il senso del mio breve intervento) non possiamo sottacere che tale provvedimento è inadeguato, anche perché esiste un disegno di legge, e qui si è usato l'eufemismo di «difficoltà» nella Commissione industria: molto più chiaramente, si tratta di contrasti profondi all'interno dei partiti della maggioranza, che...

RINO FORMICA, Ministro del commercio con l'estero. Questa non è più una novità! (*Si ride*).

MICHELE GRADUATA. Già, non è una novità, ormai.

Si tratta di contrasti profondi all'interno dei partiti della maggioranza, che hanno impedito la trasformazione in legge di tale provvedimento.

Il provvedimento oggi al nostro esame è inadeguato e, nello stesso tempo, si inserisce in una logica di frammentarietà di cui non si è liberato questo Governo, come tutti gli altri che l'hanno preceduto. Credo, anche sulla base di quanto veniva detto qualche attimo fa, che con questo provvedimento possiamo stanziare fondi, in questo caso, per i consorzi all'esportazione, ma già siamo scoperti per il 1987. In altri casi, come è successo in anni precedenti, in occasione della discussione della legge finanziaria, si possono stanziare fondi per la SACE e così di seguito, ma il punto è che, se non si affrontano i nodi strutturali del commercio con l'estero (un tema caro, per altro, al nuovo ministro), questo settore, a nostro avviso, potrà momentaneamente, come avviene nell'anno in corso, respirare per cause contingenti e straordinarie, essenzialmente di carattere internazionale, ma non farà un passo avanti sul terreno della capacità di indirizzo e di intervento sui mercati internazionali.

In questo settore si fa molta propaganda, ma non si fanno molti passi avanti, mentre la lettura delle sole cifre svela chiaramente che il nostro commercio con l'estero è, nello stesso tempo, il punto di forza ed il punto di debolezza della nostra economia. Voglio citare soltanto un dato, quello relativo al grado di apertura della nostra economia, con oltre il 50 per cento del prodotto interno lordo, grado di apertura che è il più elevato nel mondo.

In assenza, però, di un'azione programmatica di riforme, che tenga conto dei nessi inscindibili tra politica economica e politica del commercio con l'estero, il sostegno pubblico all'esportazione si riduce ad uno strumento per incentivare singole operazioni con l'estero, invece di uno strumento per la realizzazione di una strategia più ampia.

Avevamo anche qui un'occasione favorevole, dovuta alle cause internazionali della diminuzione del prezzo del petrolio e della diminuzione del valore del dollaro, e possiamo dire che questa occasione l'abbiamo sufficientemente perduta. Perché?

Perché nel corso di questi anni, piuttosto che affinare gli strumenti promozionali e di penetrazione nei mercati, si è preferito fare ricorso agli strumenti classici di politica economica, quali l'uso della varianza dei tassi di cambio e la rigida difesa della consistenza delle riserve valutarie.

È soprattutto negli ultimi dieci anni che il commercio con l'estero è diventato fattore determinante delle strategie di sviluppo. Per consentire saggi di sviluppo della nostra economia del 3-4 per cento (un obiettivo che, è stato calcolato, consentirebbe un tendenziale ridimensionamento del tasso di disoccupazione) le nostre esportazioni dovrebbero espandersi, per mantenere in pareggio i conti con l'estero, ad un ritmo del 7-8 per cento l'anno. Si comprende quanto siamo distanti da questi *standard*.

La domanda è perciò la seguente: come si prepara (è la domanda che angoschia molti operatori, che è presente alle forze politiche italiane e che è venuta alla luce anche nell'audizione del ministro del commercio con l'estero presso la Commissione industria), come si prepara — dicevo — l'Italia ad affrontare questa situazione nuova, alla luce dei profondi mutamenti che i paesi nostri concorrenti stanno apportando nel settore del commercio con l'estero?

Mancano pochi anni al 2000; l'Italia è uno dei paesi più industrializzati del mondo, nel corso di questi anni ha conosciuto livelli altissimi sul terreno della scienza e del sapere, con il suo *made in Italy* e, soprattutto, con i suoi emigranti sparsi in ogni angolo della terra, è un paese conosciuto ed apprezzato ovunque; eppure, in assenza di riforme che diano una risposta ai nodi strutturali della nostra economia, l'Italia corre il rischio di essere marginata, non soltanto dai grossi complessi industriali o dai *partner* europei, ma, in alcuni settori, finanche dai paesi di nuova industrializzazione.

Siamo, lo sappiamo tutti, in presenza di processi inediti e sconvolgenti; perciò, la nostra preoccupazione è che, in assenza di una strategia, che tarda a venire da parte del Governo italiano, tendente a mo-

dernizzare, non singoli settori, ma l'intero sistema, il rischio sia quello che gli altri produrranno le innovazioni e noi le consumeremo. Così gli altri paesi andranno più avanti e noi sempre più indietro, mentre l'Italia sarà sempre più divisa, meno nazionale e più ingiusta.

In questa situazione, signor ministro, potrà succedere di tutto, oltre a quello che è successo: non soltanto la vendita clandestina di armi e un intreccio con centri di potere occulto per grandi affari, come la P2, che tra i suoi affiliati, tra gli altri, annoverava i massimi responsabili nazionali della politica del commercio con l'estero.

Questa è la sfida per le forze democratiche. Nel corso di questi anni, mentre in Italia si tagliava la scala mobile e si parlava di Proudhon, alcune forze si sono accaparrate, piazzandosi profondamente al loro interno, i mercati internazionali, mentre noi in Italia non sappiamo neanche chi faccia realmente la politica del commercio con l'estero. Molti ministri, del commercio con l'estero, della difesa, degli esteri, dell'agricoltura, dicono di fare la politica del commercio con l'estero; in realtà si tratta esclusivamente, lo sappiamo tutti, di azioni propagandistiche ed affaristiche che nulla hanno a che fare con una sana politica di sostegno e di sviluppo delle nostre esportazioni.

Si comprende perciò da un lato quale importanza il Governo dovrebbe dedicare ai problemi del commercio con l'estero, dall'altro la dimensione dei ritardi che si sono accumulati nel corso di questi anni nel settore che oggi trattiamo. Nell'ultimo decennio è mutata la struttura delle nostre esportazioni, con un incremento della quota di manufatti ed una corrispondente riduzione della quota di materie prime, con conseguente perdita di valore aggiunto derivante dal processo di trasformazione. Ciò significa che ormai non basta più, come per il passato, dare maggiore impulso all'esportazione per equilibrare i nostri conti con l'estero, in quanto esportare di più significa tirarsi anche dietro il valore aggiunto dell'approvvigionamento delle materie inter-

medie che importiamo. Le importazioni energetiche, agroalimentari e chimiche rappresentano i nodi strutturali del nostro *import*.

Signor ministro, queste cose nella Commissione industria ce le diciamo ormai da tre anni. Noi siamo disponibili a misure parziali che vadano in questa direzione, però in questi ultimi tre anni (lasciamo da parte per un attimo il settore energetico, su cui vi è un dibattito fra le forze politiche) il settore agroalimentare è passato da un deficit di 7 mila miliardi ad uno di 12 mila, mentre quello chimico è passato da 4 mila a 7 mila miliardi di disavanzo: invece di fare un passo avanti ne abbiamo compiuto uno indietro. Tutto ciò avviene mentre noi compriamo la chimica all'estero. Questo tema mi è particolarmente caro in quanto ho sotto gli occhi la situazione drammatica esistente nella mia provincia. Signor ministro, noi chiudiamo i grandi complessi chimici nel Mezzogiorno e poi acquistiamo all'estero la chimica fine e quella secondaria: vi è quindi un disperato bisogno di interventi strutturali in questa direzione.

Vorrei concludere il mio intervento con un breve richiamo al tema specifico contenuto nel decreto-legge. Vi sono circa trecento consorzi per l'esportazione che raggruppano più o meno 7 mila piccole e medie imprese. Anche qui è interessante notare un dato: la stragrande maggioranza di tali consorzi sono concentrati nel nord. Per esempio vi sono cinquanta consorzi in Lombardia e soltanto due in Puglia. In questa situazione, se non si invertirà il meccanismo di sviluppo economico, il Mezzogiorno correrà il rischio di pagare tre volte: una prima volta nei rapporti tra il nord ed il sud (per cui prima deve lanciarsi il nord e poi deve venire il sud; sembra di vedere un film in cui il secondo tempo per il Mezzogiorno non arriva mai), una seconda volta nei rapporti tra l'Italia e la Comunità economica europea ed una terza volta nei rapporti tra la Comunità e gli Stati Uniti, a causa delle continue guerre commerciali e delle misure protezionistiche che colpiscono soprattutto i prodotti italiani. Così è stato

per il passato e così, secondo quanto annunciato, sarà per il futuro.

In sostanza, alla luce di tutto ciò, vi è il bisogno di uscire dal contingente e dall'improvvisazione, come lei stesso ha sostenuto nella richiamata relazione svolta alla Commissione industria. In definitiva si tratta di affidarsi a riforme strutturali e non soltanto allo stellone: si tratta di avere e di proporre una visione moderna e strategica del commercio con l'estero. Occorre quindi puntare ad una riforma dell'ICE, ad una ridefinizione dei compiti del medio-credito all'interno di un nuovo assetto istituzionale del commercio con l'estero, in collegamento con la politica industriale ed estera del nostro paese. Ci muoveremo perciò al fine di tradurre in atti concreti scelte che sono già mature nella coscienza di tanti operatori che agiscono nel settore del commercio con l'estero.

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

Ha facoltà di replicare l'onorevole relatore.

GIOVANNI CARLO BIANCHINI, *Relatore*. Non ho nulla da aggiungere, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare l'onorevole ministro del commercio con l'estero.

RINO FORMICA, *Ministro del commercio con l'estero*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio il relatore, onorevole Bianchini, perché nella sua puntuale relazione ha descritto bene le ragioni dell'urgenza e della necessità che hanno motivato l'adozione di questo provvedimento; ringrazio anche il collega Gradua perché ha voluto spaziare in una riflessione di politica del commercio estero nel suo complesso: ha detto cose giuste che in buona parte condivido e che del resto sono state oggetto, come egli ha avuto l'amabilità di ricordare, di una riflessione che abbiamo avuto in comune nella Commissione industria.

Non approfondisco in questa sede tali questioni io spero, se ne avremo il tempo, nei prossimi mesi di presentare una serie di provvedimenti organici in materia di riorganizzazione dell'attività di promozione e di iniziativa attiva nel settore del commercio estero, sia per quanto riguarda il credito, sia per quanto concerne l'assicurazione e la promozione in genere. È un coordinamento di una attività che effettivamente spesso è mossa da più punti di origine, da più versanti.

Vorrei assicurare il relatore Bianchini e i componenti della Commissione industria che, per quanto riguarda la ripresa della discussione del provvedimento n. 2774, io sono a disposizione seguendo naturalmente l'orientamento della Commissione. Se la Commissione deciderà per uno stralcio, si andrà allo stralcio; se invece la Commissione conviene che il provvedimento nel suo complesso, così com'è stato licenziato dal Senato, possa essere approvato rapidamente, seguiremo questa strada. Naturalmente mi permetto di invitare la Commissione ad indicare con urgenza qual è la strada che si vuole percorrere perché poi non ci si ritrovi nel 1987, come del resto ha giustamente richiamato l'onorevole Bianchini, a dover provvedere con altro provvedimento-tampone come questo.

Per quanto riguarda il decreto-legge in esame, ho cercato in parallelo di bruciare i tempi e quindi ho già nominato la commissione, come previsto dalla legge n. 240; ho in animo di convocarla nei prossimi giorni, non appena sarà convertito in legge il decreto (quindi spero domani o dopodomani). Le domande presentate sono intorno alle 220 per un importo largamente superiore ai 16 miliardi. Abbiamo già disposto l'invio della circolare di attuazione a tutte le amministrazioni competenti, anche alle amministrazioni regionali; ho pregato il Ministero del tesoro di predisporre il decreto di variazione di bilancio per avere le somme a disposizione, ed ho pregato anche la Corte dei conti di tener presenti le particolari esigenze di ur-

genza esistenti perché i relativi decreti siano registrati con sollecitudine. Spero che possiamo bruciare le tappe ed entro la fine del mese o i primi del mese entrante si possa disporre di tutti i pareri e delle decisioni.

Per quanto concerne la materia più ampia, mi richiamo a quanto contenuto nella relazione dell'onorevole Bianchini; per quanto riguarda le discussioni di carattere generale su una più robusta e forte iniziativa di accompagnamento, da parte del Governo, della presenza dell'Italia nel commercio mondiale (che diventerà sempre più aspro e difficile, non solo in riferimento alla concorrenza delle merci, ma soprattutto in relazione al sostegno dei servizi e al sostegno finanziario da parte delle grandi nazioni industrializzate), spero che nei prossimi mesi si possa avere qualche soluzione più concreta e più convincente.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Annunzio di interrogazioni, di interpellanze e di mozioni.

PRESIDENTE. Sono state presentate alle Presidenza interrogazioni, interpellanze e mozioni. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Martedì 2 dicembre 1986, alle 16:

Discussione della mozione Bianchi Beretta ed altri (n. 1-00204) presentata, a norma dell'articolo 115, comma 3, del regolamento, nei confronti del ministro della pubblica istruzione.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

La seduta termina alle 19,10.

**Trasformazione e ritiro di documenti
del sindacato ispettivo**

Il seguente documento è stato così trasformato: interrogazione con risposta scritta Giovannini n. 4-17379 del 1° ottobre 1986 in interrogazione con risposta in Commissione n. 5-02936 (ex articolo 134, comma 2°, del regolamento).

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interrogazione a risposta in Commissione Graduatoria n. 5-02927 del 26 novembre 1986.

**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 21,10.*

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

**INTERROGAZIONI, INTERPELLANZE
E MOZIONI ANNUNZIATE**

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

GIOVANNINI E NEBBIA. — *Al Ministro dell'industria, commercio e artigianato.*
— Per conoscere — premesso che

da molti anni a questa parte la politica dei prezzi dei carburanti per autoveicoli ha fatto aumentare il divario dei prezzi fra la benzina e il gasolio;

nell'aprile 1986, per esempio, rispetto ad un prezzo di 100 lire per la benzina, il prezzo del gasolio per autotrazione era di lire 47 in Italia, di 73 lire in Francia, di 88 lire nella Repubblica federale di Germania e di 98 lire nel Regno Unito;

nel giugno 1986, il costo del trasporto, comprese le imposte sugli autoveicoli, per una percorrenza di 20.000 km/anno, posto uguale a 100 per gli autoveicoli a benzina, risultava, per gli autoveicoli a gasolio, di 67 in Italia, di 75 in Francia, di 91 in Germania e di 100 nel Regno Unito;

il gasolio è un carburante per autoveicoli più inquinante, per chilometro percorso, rispetto alla benzina;

la politica tariffaria praticata dal Governo a favore del gasolio comporta un peggioramento della qualità dell'aria

nella città e un peggioramento della salute e delle condizioni di vita;

la predetta politica tariffaria favorisce la graduale sostituzione degli autoveicoli a benzina con autoveicoli a gasolio, una operazione che può essere profittevole per i venditori di autoveicoli, ma che comporta un aumento dei consumi di energia, delle materie prime e dell'inquinamento nella fase di produzione degli autoveicoli, e l'accumulo di grandi quantità di autoveicoli fuori uso, responsabili di effetti negativi sull'ambiente —:

quali iniziative intende prendere per modificare l'attuale politica tariffaria in modo da attenuare il divario di prezzi che risulta attualmente a favore del gasolio;

quali iniziative intende prendere per imporre una più rigorosa normativa per la limitazione dell'inquinamento atmosferico dovuto agli autoveicoli a gasolio attualmente in circolazione. (5-02936)

GRASSUCCI, CRUCIANELLI E PICCHETTI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere i motivi che hanno impedito l'operatività del piano di rilancio della Ducati-Sud concordato, nell'estate scorsa, tra la REL, il Ministero dell'industria e le altre parti interessate.

Gli interroganti, di fronte alla denuncia esasperata dei lavoratori e delle autorità locali che attendono una soluzione positiva di quella vertenza, che si trascina ormai da più di sei anni, chiedono inoltre di sapere con quali impegni il Ministro intende presentarsi all'incontro del 2 dicembre 1986. (5-02937)

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

AGOSTINACCHIO. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

nell'ultima riunione del consiglio comunale di Foggia del 26 novembre 1986 è stato sollevato un problema di grande interesse riguardante la valutazione dei suoli alienati dal comune di Foggia ad imprese di costruzioni con particolare riferimento ad una delibera di giunta avente ad oggetto un suolo fra via Noto e piazza S. Francesco dell'abitato di Foggia;

sono stati posti inquietanti interrogativi in ordine alle diverse valutazioni fatte dai tecnici comunali e dall'ufficio tecnico erariale: per la precisione l'UTE ha prospettato come congruo un prezzo pari a circa lire 360 milioni a fronte dei 36 milioni della stima fatta dall'ufficio tecnico comunale;

il consiglio comunale, a seguito del dibattito stimolato dal MSI-DN, con voto contrario delle opposizioni, ha deciso di alienare il suolo non al prezzo di 36 milioni, ma a quello di 360 milioni;

non sono state fugate le perplessità nascenti dall'impianto della delibera di giunta che faceva riferimento, nel momento in cui si determinava in 36 milioni il prezzo del suolo, a pareri dell'UTE mai acquisiti tant'è che l'ufficio tecnico erariale è stato investito del problema dal CORECO —:

se siano a conoscenza dei motivi del riferimento all'UTE nella delibera di giunta;

se risponde al vero il fatto che l'impresa costruttrice avrebbe iniziato già i lavori;

se risponde al vero che sul problema era stata aperta una crisi politica dai

consiglieri socialisti, risolta nel momento in cui chi voleva ritirare la delibera ha receduto da questo atteggiamento;

se siano in corso indagini su un fatto gravissimo che deve essere approfondito anche per meglio comprendere i rapporti tra certi ceti imprenditoriali ed il potere amministrativo gestito dalla DC, dal PLI, dal PSI e dal PSDI;

le valutazioni dei suoli alienati negli ultimi tempi e le eventuali discordanze con le stime dell'UTE; nonché se la sde-manializzazione di strade, successivamente vendute a privati, come nel caso di specie, sia stata effettuata nel rispetto della vigente normativa. (4-18770)

SERVELLO, MATTEOLI, MUSCARDINI, FINI, MACERATINI E PELLE-GATTA. — *Ai Ministri dell'interno e del turismo e spettacolo.* — Per sapere — premesso che:

nelle ultime settimane ai margini delle partite del campionato di calcio di serie A son tornati a manifestarsi preoccupanti episodi di violenza;

la recrudescenza di tale deterioro fenomeno, oltre ad arrecare danni ai cittadini colpiti dall'azione di vandali e teppisti, distorcè l'immagine dello sport del calcio, contribuendo ad allontanare dagli stadi gli spettatori;

lo sport italiano, e il calcio in particolare anche con riferimento agli impegni che dovrà assolvere in vista della Coppa del Mondo del 1990, ha bisogno della tranquillità che solo un clima favorevole può determinare per svilupparsi ulteriormente;

nel settembre del 1985, a pochi mesi dalla tragica finale della Coppa dei Campioni di Bruxelles e dopo l'esplosione di violenza che si verificò in occasione del torneo di Viareggio, fu tenuto al Ministero dell'interno un « vertice » per affrontare il problema della violenza dentro e fuori gli stadi al quale parteciparono il

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

ministro Scalfaro, il capo della polizia Porpora, il presidente del Coni Carraro e l'allora presidente della FIGC Sordillo —:

se i Ministri dell'interno, del turismo e dello spettacolo ritengano di dover individuare in comportamenti di tesserati alla FIGC, siano essi atleti, dirigenti, tecnici o direttori di gara, le cause scatenanti degli episodi di violenza;

se le cause scatenanti non possano invece essere individuate in situazioni esterne al mondo del calcio, per esempio in talune forme di approccio allo spettacolo sportivo poste in essere dal servizio pubblico radiotelevisivo come la « moviola », sulla opportunità di abolire la quale si è interrogato nella « Domenica Sportiva » del 23 novembre 1986 anche il conduttore della trasmissione Sandro Ciotti;

se a seguito del citato « vertice » siano state svolte indagini tese ad appurare eventuali forme di collegamento tra società di calcio professionistico e *clubs* di tifosi o gruppi di tifosi comunque organizzati in qualche modo definibili *ultras* e quali ne siano i risultati;

se non ritengano indispensabili tutelare con ogni mezzo il diritto dei cittadini ad assistere senza pericolo alle partite di calcio e quali mezzi ritengano necessario approntare;

quali decisioni di carattere operativo siano scaturite nel predetto « vertice » e quali misure eventualmente adottate siano tuttora in vigore;

se si è provveduto a munire gli stadi di calcio, analogamente con quanto avviene in altri sport, di impianti televisivi a circuito chiuso atti ad individuare i responsabili di comportamenti violenti ed in caso negativo in quali stadi e perché tale indispensabile misura non sia stata adottata. (4-18771)

ZANINI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che al tribunale di Crema solo in questi ultimi

tempi si può contare sul minimo dell'organico dei giudici (quattro compreso il presidente); che in questi giorni circola notizia che il presidente dovrebbe essere trasferito presso la corte d'appello di Milano e uno dei giudici avrebbe ottenuto il possesso anticipato del posto di pretore a Cremona — se tali notizie rispondono al vero, come si intende, e in quali tempi, provvedere alla copertura dei posti mancanti. (4-18772)

PAZZAGLIA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere — premesso:

che il dottor Giuseppe Altini, residente in Ostia Lido, via dei Lucilli, 8/A, ha inoltrato richiesta in bollo al Ministero dell'interno — Direzione degli affari generali — per poter conoscere gli estremi del periodo di servizio che ha trascorso come prefetto di Ascoli Piceno e successivamente come prefetto di Ferrara, dal 5 novembre 1943 al 30 aprile 1945;

che la nomina del prefetto Altini è avvenuta con decreto del Ministro dell'interno del 5 novembre 1943, registrato alla Corte dei conti in data 6 ottobre 1944, registro n. 4, interno, foglio n. 249;

che la registrazione è avvenuta dopo l'ingresso degli angloamericani a Roma e ciò deve essere messo in relazione al fatto che il dottor Altini, essendo stato in precedenza un dipendente dell'amministrazione universitaria, quale assistente incaricato presso l'Istituto di zoologia dell'università degli studi di Bologna, era da ritenersi un impiegato dello Stato e quindi era da escludere che fosse stato nominato dipendente statale dal governo della R.S.I., bensì era già statale e passò da una amministrazione ad un'altra sempre dello Stato —

dovendo ricostruire il periodo passato alle dipendenze dello Stato, ai fini pensionistici — quale è stato il periodo valido da utilizzare per ricostruire il legittimo diritto del prefetto Altini e se non ritenga di doverne rettificare la posizione amministrativa. (4-18773)

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

RONCHI E TAMINO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — premesso che:

tre cacciatori di Maniago hanno seriamente rischiato di essere colpiti da tre bombe d'aereo infilatesi nel terreno a pochi metri dal punto in cui si trovavano;

le citate bombe erano state lanciate da quattro caccia di nazionalità sconosciuta che stavano effettuando una esercitazione al di sopra del poligono del « Dandolo »;

le autorità militari si sono rifiutate di rivelare la nazionalità dei caccia anche ai carabinieri accorsi sul posto;

sempre più frequentemente la popolazione locale ha chiesto la chiusura del poligono che al contrario continua ad essere utilizzato quotidianamente;

il sindaco della cittadina friulana con l'appoggio di tutto il consiglio comunale ha sollecitato la definitiva chiusura del poligono;

pur confermando gli interroganti l'atteggiamento decisamente contrario alla caccia, non è possibile condividere sanzioni così « pesanti » a carico dei cacciatori —

quale sia stata la dinamica dei fatti che hanno seriamente messo in pericolo la vita di tre cittadini;

se gli aerei fossero di nazionalità italiana o estera;

se non ritenga, anche in seguito a tale fortunatamente scampato pericolo, di accettare le richieste della popolazione e degli enti locali per la chiusura del poligono militare. (4-18774)

CIAFARDINI E SANDIROCCO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere — premesso che:

da indiscrezioni di fonte governativa rese note dalla stampa, l'assegnazione della presidenza della Cassa di risparmio di Pescara e Loreto Aprutino, in regime

di *prorogatio* da tre anni, con gravi conseguenze per la sua politica complessiva, nella recente « spartizione » concordata tra i partiti di governo è stata rinviata al prossimo 3 dicembre per la rissa scatenatasi tra la Democrazia cristiana ed il Partito socialista, protesi nello sforzo di conservare o acquisire questo importante « posto di comando » nella mappa del potere bancario ed economico della regione;

questo rinvio è legato al tentativo di portare a buon termine senza scosse l'indegno mercato, prescindendo da ogni valutazione complessiva o di merito —:

se risponde al vero che detta nomina slitterebbe ancora come asserisce una lettera del ministro Gaspari all'onorevole Quietani pubblicata dalla stampa locale con queste frasi testuali: « Tu sai benissimo che era stato concordato solo di aggiungere alle tre vice-presidenze socialiste una quarta ». « Dopo infiniti tentativi ho dovuto ripiegare su un rinvio che sarà operato anche il tre dicembre. Tutto questo perché spero che il tempo possa lavorare a nostro favore. Non trascurerò nulla »;

se non ritenga che questi spregiudicati ragionamenti e manovre che non tengono in alcun conto gli interessi reali degli istituti di credito e le esigenze di una loro valida direzione, neppure coperti dal velo del pudore, siano il segno di una arrogante degenerazione del potere, già del resto ampiamente affermata dagli ultimi atti dei partiti di governo relativi alle banche, che contraddicono profondamente alle norme fissate per le nomine esasperando, di conseguenza, il moto di disgusto della pubblica opinione nei confronti di questi mercanteggiamenti di bassa lega. (4-18775)

BANDINELLI, CALDERISI, CORLEONE, PANNELLA, RUTELLI, STANZANI GHEDINI, TEODORI E TESSARI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se corrisponda a verità, ed in quale misura, che per effettuare versamenti (arretrati, ecc.) ai suoi

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

pensionati l'INPS abbia per prassi l'utilizzo di assegni bancari fuori piazza; tale prassi, se generalizzata, comporterebbe per l'Istituto ingenti perdite finanziarie, facendo nel contempo realizzare alle banche interessate un notevole lucro per la « disponibilità » ottenuta di circa 25-45 giorni sulle somme corrisposte, mentre l'assicurato (fosse anche un solo caso) viene penalizzato di inaccettabili disagi conseguenti alla necessità di avere un proprio c/c bancario su cui versare gli assegni per l'incasso, e di dover quindi attendere, per la riscossione, il tempo sovraricordato. (4-18776)

CALDERISI, CORLEONE, BANDINELLI, PANNELLA, RUTELLI, STANZANI GHEDINI, TEODORI E TESSARI. — Al Ministro della sanità. — Per sapere:

se non ritenga doveroso intervenire con immediatezza nei confronti del consiglio direttivo dell'ordine dei medici di Roma, al fine di accertare per quali motivi il presidente di detto Ordine abbia ommesso di dare corso, a norma dell'articolo 5 del decreto 13 settembre 1946, n. 233, al ricorso presentato da oltre trecento medici avverso al provvedimento di aumento della tassa annuale (pari al 60 per cento) dovuta dai venticinquemila iscritti all'albo di Roma. Precise responsabilità (che vanno perseguite) esistono per tale inadempienza che si aggiunge ad una serie di irregolarità amministrative e di rilevanza penale già da tempo denunciate dalla stampa e oggetto di numerose interrogazioni parlamentari, le quali per inesplicabili ragioni non hanno ricevuto ancora risposta; l'urgenza e l'opportunità dell'interrogazione risultano anche dal fatto che non è dato sapere se siano state assunte iniziative per un'indagine amministrativa, così che dopo oltre 8 mesi si può ragionevolmente pensare che all'interno dell'apparato burocratico-ministeriale sussistano connivenze che operano per insabbiare, in una rete di quesiti pretestuosi, la deprimente pratica di malcostume;

quali relazioni intercorrono tra taluni dei componenti il consiglio dell'Or-

dine dei medici di Roma ed il comitato della federazione nazionale, atteso che detta federazione, nonostante sia stata messa a conoscenza del ricorso in questione fin dall'aprile scorso, si è ben guardata dal chiedere giustificazioni per il comportamento omissivo ed abusivo denunciato, e dall'impartire direttive per modificare l'amministrazione dell'Ordine;

infine, se risulti perché la Federazione nazionale — disattendendo i propri doveri di cui all'articolo 36 del decreto del Presidente della Repubblica n. 221 del 1950 — non abbia esercitato le proprie attribuzioni, non sollevando rilievi, neanche di carattere deontologico, sulle irregolarità che minano l'autonomia e l'indipendenza di detto Ordine, mentre venivano mossi rilievi impropri e non di propria competenza. (4-18777)

LUCCHESI. — Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, del commercio con l'estero e della marina mercantile. — Per conoscere:

se risponda a verità la notizia, riportata con qualche evidenza dalla stampa locale, della avvenuta esportazione dall'isola d'Elba verso la Tunisia di un consistente quantitativo di minerale eurite (520 tonnellate) ad opera della società Euritelba e del conseguente sbarramento alle operazioni commerciali della banchina alto fondale di Portoferraio per ben tre giorni (dal 9 all'11 novembre 1986);

se risulti che la predetta società abbia in animo di ripetere questa operazione nei prossimi mesi, nell'ambito di una commessa a lunga scadenza;

anche in riferimento alle risposte fornite a precedenti interrogazioni, quale sia l'avviso del Governo su questa complessa materia, essendo state spesso richiamate in passato le superiori esigenze dell'industria nazionale e non risultando (come è stato sagacemente scritto negli ultimi giorni) che l'Italia possieda fabbriche di ceramica nel Magreb del nord.

(4-18778)

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

TRANTINO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che

con ordinanza commissariale n. 2097 del 12 aprile 1984, il terreno incolto lasciato in donazione dal Magg. CRI Vittorio Spinelli, sito in Biancavilla (Catania) in contrada Piano Rinazzi, veniva assegnato al Corpo militare della CRI per assolvervi le esigenze operative e addestrative mediante la creazione di un CODAM (Centro operativo addestramento militare) per la Sicilia, le cui spese di gestione attinenti i servizi di mobilitazione delle relative unità, erano previste nei capitoli di bilancio del Ministero della difesa per i servizi della CRI —:

se non ritenga opportuno provvedere urgentemente per la realizzazione del CODAM in territorio di Biancavilla, considerato che la provincia di Catania è zona ad alto e incombente rischio sismico, e il CODAM è un reparto, più volte impiegato in Italia, addestrato ad intervenire con efficiente celerità in caso di eventi calamitosi, continuando una prestigiosa tradizione di elevata professionalità nell'emergenza e di civile passione nel dovere.

(4-18779)

PIRO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere quali siano i dati complessivi dei redditi dichiarati da tutti i soggetti autorizzati ad accedere alla sede della Camera dei deputati. (4-18780)

RONCHI E RUSSO FRANCO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che Giuseppe Capano nato a Dasà (Catanzaro) il 20 marzo 1956, condannato a 3 anni e 6 mesi con sentenza definitiva per detenzione di armi da guerra, detenuto nel carcere di Lucca dall'agosto del 1986, ha richiesto di essere trasferito al carcere di Parma dove risiede un fratello che potrebbe ospitare i genitori quando vengono a visitarlo, con riduzione dei disagi e delle spese — se non ritenga opportuno autorizzare in tempi rapidi tale trasferimento. (4-18781)

RONCHI E TAMINO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che

secondo l'agenzia londinese *Reuters*, l'ENEA avrebbe dovuto condurre nel mese di settembre un test, con la partecipazione di Gran Bretagna, Francia, Stati Uniti, Italia e Giappone, per sperimentare un sistema di confinamento delle scorie radioattive costituito da cilindri a forma di siluro capaci di penetrare per 30-50 metri in fondo al mare —:

se risponde al vero che tale esperimento doveva svolgersi nel mare Adriatico;

se sia stato rinviato per « l'effetto Chernobyl », se e quando si farà, se sia previsto che scorie provenienti dalle centrali nucleari possano essere spedite sul fondo dell'Adriatico o di qualsiasi altro mare, quali paesi siano coinvolti nella ricerca e nella realizzazione di questo sistema di stoccaggio delle scorie nucleari ad alta attività. (4-18782)

RONCHI E TAMINO. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che le prescrizioni di esercizio, indicate dall'ENEA-DISP, per la centrale elettronucleare di Borgo Sabotino (Latina), prevedono una revisione generale dell'impianto da attuarsi ogni due anni; tale revisione ha comportato solitamente una fermata dell'impianto di circa tre mesi; invece la revisione, iniziata mercoledì 26, attualmente in corso, durerà solo quattro settimane delle quali due serviranno per il raffreddamento dell'impianto —:

se risponda al vero il fatto che per tale brevità verranno saltate operazioni di controllo e verifica molto importanti quali la revisione generale dei soffianti, il controllo della strumentazione, la parte elettrica relativa ai servizi essenziali e la prova dei filtri dello iodio;

se tale riduzione drastica della fermata della centrale di Latina per la revi-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

sione non sia dovuta alla volontà di avere la centrale comunque in esercizio durante la conferenza nazionale sull'energia, anche a discapito della sicurezza generale dell'impianto. (4-18783)

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — in relazione all'incidente avvenuto a Pesaro il 21 novembre 1986 nel corso del quale si è verificato il decesso del soldato Saccoman e vi sono stati 13 feriti di cui 3 in molto gravi condizioni, uno dei quali ricoverato a Bologna per una difficile operazione, tre famiglie non sono state tempestivamente avvertite tanto da dover apprendere la notizia da giornali o da altre fonti esterne e precisamente le famiglie: Scroccaro di Mestre, Baldin di Mira, e Bassan di Valli di Chioggia —: come mai nonostante la possibilità del Ministero della difesa di avvalersi anche di personale dell'Arma dei carabinieri per comunicazioni urgenti di tale natura, non sia stata attuata tale procedura. (4-18784)

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se risponde al vero che:

presso l'aeroporto di Alghero sia in corso il rinnovamento delle infrastrutture militari;

si voglia utilizzare l'aeroporto ad uso militare in forma alternata con quello di Decimomannu, ospitando un gruppo di caccia.

Per sapere inoltre se non ritenga che tali scelte danneggerebbero l'attuale ruolo civile, turistico e commerciale dell'aeroporto. (4-18785)

RUSSO FRANCO E POLLICE. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere premesso che:

il tribunale di Caltagirone copre un'area di undici comuni quali: Caltagirone, Grammichele, Vizzini, Mineo, Palagonia, Militello, Scordia, San Michele di G., San Cono e Niscemi;

attualmente il tribunale opera con una pianta organica ancorata a parametri che risalgono a 25 anni fa e pertanto superati dal vertiginoso aumento degli affari giudiziari e dalla diversa qualità dei problemi che investono la magistratura (mafia, inquinamento, abusivismo, ecc.);

i tempi di durata media dei procedimenti penali in istruttoria e civili sono di cinque-sei anni circa;

alla inadeguatezza degli organici, alla lungaggine dei procedimenti, si aggiungono i trasferimenti in atto, presto esecutivi, dei seguenti magistrati: Pretura, su due magistrati in organico, uno trasferito; tribunale, su sei magistrati in organico, tre trasferiti; procura, su due magistrati in organico, uno trasferito;

a seguito di questa grave situazione di disagio gli avvocati del Foro di Caltagirone hanno dichiarato lo stato di agitazione ed assieme ai presidenti e segretari dei consigli dell'Ordine dei tribunali ricadenti nell'ambito del distretto della corte di appello di Catania, Siracusa, Ragusa e Modica hanno formulato un ordine del giorno di denuncia della disfunzione degli organici dei magistrati presso i tribunali del distretto e della mobilità dei giudici —:

quali urgenti provvedimenti intenda prendere per provvedere alla carenza di organico e alla copertura dei posti vacanti dei magistrati trasferiti e ristabilire la funzionalità del tribunale;

se corrispondano al vero le voci sempre più frequenti circa la volontà del Ministero di sopprimere il tribunale di Caltagirone e secondo le quali quindi i trasferimenti dei cinque magistrati precluderebbero alla cessazione dell'attività del tribunale. (4-18786)

TATARELLA E BAGHINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere le iniziative che intende prendere in riferimento all'ordine del giorno del consiglio comunale di Modugno che « estremamente preoccupato, respinge il progetto

di raddoppio della linea ferrata Bari-Taranto iscritto all'ordine del giorno; considera estremamente dannoso per il paese l'allargamento della barriera ferroviaria che divide in due parti il centro abitato; esprime il grande bisogno della ricucitura del territorio comunale, condividendo le istanze sollevate con petizione popolare; esprime voto perché tutte le forze politiche, a tutti i livelli, si impegnino a sostenere la necessità di trovare, da parte della 4ª sezione speciale, soluzioni progettuali alternative; si impegna a coinvolgere nella mobilitazione, la regione Puglia e il Ministero dei trasporti, poiché ritiene essenziale affrontare contestualmente una nuova sistemazione delle ferrovie Calabro-Lucane ».

Per conoscere i motivi per cui l'Ente ferrovie dello Stato ad oggi non ha aderito alla richiesta di incontro fatta dall'amministrazione di Modugno. (4-18787)

RUTELLI, BANDINELLI, CALDERISI, CORLEONE, PANNELLA, STANZANI GHEDINI, TEODORI E TESSARI. — Al Ministro degli affari esteri. — Per sapere:

se è a conoscenza del fatto che il settimanale tedesco *Der Spiegel*, presentando nel numero 40 del 1986 (ottobre) la personalità di Heiner Geissler, segretario organizzativo generale della CDU, considerato il vero stratega della campagna elettorale della CDU/CSU e « uomo forte » alle spalle di Kohl, fa riferimento ad un suo passato di attivo fiancheggiatore dei « dinamitardi » sudtirolesi, scrivendo testualmente: « Quando aveva 22

anni ed era allievo del collegio dei gesuiti a Monaco, l'attuale segretario generale della Unione cristiano democratica della Germania fu attivista dei nazionalisti sudtirolesi, che per mezzo di attentati dinamitardi difendevano la loro terra alpina contro la sovversione italiana. L'odierno amico della pace secondo sue proprie indicazioni al tempo era attivo "nella logistica" dei "Bumser" (dynamitardi) tirolesi, come allora venivano chiamati: solo più tardi un'amica avrebbe impegnato diversamente il suo tempo libero »;

se, tenendo conto del fatto che queste notizie biografiche non solo non sono state in alcun modo smentite dall'interessato, ma anzi, secondo quanto afferma l'autorevole settimanale, sono derivate da « sue proprie indicazioni », non ha ritenuto e non ritiene di fare un passo ufficiale di protesta verso il Governo della vicina Repubblica federale tedesca, e personalmente presso il Cancelliere Kohl per questa esaltazione retroattiva a scopi elettorali di manifestazioni e attività terroristiche sia pure appartenenti ad un periodo passato, e se non ritenga necessario chiedere le scuse e un fermo giudizio politico del Governo federale, in un periodo in cui tutti i governi europei devono impegnarsi nella più ferma condanna di qualsiasi manifestazione di terrorismo che non può essere mai giustificata;

se non ritiene infine di dover notificare il « non gradimento » del Governo italiano alle frequenti visite che il signor Geissler continua ad effettuare in Sud Tirolo, incontrando in quelle occasioni esponenti di punta della SVP. (4-18788)

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro degli affari esteri, per sapere —

preso atto della decisione della Amministrazione USA di non rispettare i limiti previsti dal trattato « Salt 2 » decisione attuata nei fatti con l'entrata in funzione del centotrentunesimo « B 52 »;

considerato che il rispetto del trattato « Salt 2 » è condizione essenziale e pregiudiziale per lo sviluppo e l'esito positivo di qualunque processo negoziale est-ovest;

considerate le dichiarazioni più volte rese dal Governo italiano, di fronte al Parlamento e in altre sedi, secondo cui il Governo stesso attribuisce grande valore al rispetto del trattato « Salt 2 » e considera indispensabile un ancoraggio a tale trattato —:

se il Governo non ritenga necessario e urgente manifestare in questa occasione alla Amministrazione USA il proprio giudizio e il proprio dissenso per la violazione dei limiti previsti dal trattato;

se il Governo intenda promuovere in tutte le sedi internazionali opportune, e innanzitutto in ambito europeo, iniziative volte a ripristinare il rispetto del trattato in questione.

(2-01009) « NAPOLITANO, PAJETTA, PETRUCCIOLI, RUBBI ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri per sapere se, nel considerare i diritti civili e

umani quali termini essenziali per i rapporti est-ovest, il Governo italiano, tanto disponibile, specie in questa fase, a ritenere come veritiera e positiva l'immagine sorridente del signor Gorbaciov, nei suoi comportamenti « più democratici » e nelle sue iniziative « ammodernate », come segno di svolta per il sistema sovietico, intenda duramente contestare e condannare le recenti gravissime dichiarazioni del leader sovietico, per un rilancio in Russia della guerra « contro la religione e a favore dell'ateismo ». Gorbaciov, infatti, togliendosi la maschera, parlando nella repubblica dell'Uzbekistan, secondo quanto pubblicato dallo stesso quotidiano del partito, la *Pravda Vostooka* del 25 novembre, con linguaggio e impostazione ultrastaliniani che non ammettono equivoci, ha affermato « la necessità di una lotta decisa e implacabile contro le manifestazioni religiose con il rafforzamento della propaganda ateista » e che « anche il più lieve divario tra le parole e gli atti è intollerabile in questo campo ».

Di fronte a questo assurdo ed inconcepibile atteggiamento di pesante retroguardia staliniana, che colpisce non solo le popolazioni dello Uzbekistan ma conferma, al di là della falsa propaganda, la vera consistenza e realtà del comunismo internazionale e la sua distanza e contrapposizione agghiacciante a principi universalmente validi, gli interpellanti chiedono quali giudizi voglia esprimere il Governo italiano e quali passi voglia intraprendere nelle sedi internazionali per denunciare queste incredibili violazioni sovietiche dei più elementari diritti dei popoli alla loro libertà e alla difesa della loro tradizione e della loro fede religiosa.

(2-01010) « TREMAGLIA, ALMIRANTE, RAUTI, BAGHINO, FRANCHI FRANCO ».

MOZIONI

La Camera,

premessi che in Alto Adige è in atto un crescente deterioramento dei rapporti tra le diverse comunità linguistiche che crea tensione e inquietudine, soprattutto a causa di alcune norme dello Statuto del Trentino-Alto Adige riguardanti il bilinguismo;

impegna il Governo

a rendere nota la propria posizione sull'emanazione delle residue norme di attuazione dello Statuto in questione, tenuto anche conto che l'argomento da tempo pende all'esame della Commissione affari costituzionali della Camera e che in quella sede, nonostante le sollecitazioni fatte alla Presidenza del Consiglio, non sono giunti i necessari chiarimenti.

(1-00206) « BOZZI, STERPA, BIONDI ».

La Camera,

constatata la crescente e pericolosa tensione nazionalistica in Alto Adige-Sudtirolo, dove si sta sviluppando una sempre più forte contrapposizione tra due blocchi etnici ostili, derivante dalla sistematica costruzione di una società basata sulla separazione etnica, nella quale ricorrenti inclinazioni estremistiche da una parte e dall'altra, anche fasciste o naziste, finiscono per interpretare in modo semplicistico e fuorviante il bisogno di sicurezza di tanta gente che finisce per affidarsi ad una logica di forza, di reciproca intolleranza e di esclusivismo etnico;

ribadita la fedeltà convinta agli impegni costituzionali ed internazionali della Repubblica di tutela e promozione delle minoranze etnolinguistiche, di autogoverno delle comunità locali, di adeguata partecipazione di tutti i cittadini — senza discriminazioni di lingua o di etnia

— alla vita pubblica, di rispetto per i diritti culturali e linguistici e per le differenti tradizioni, storie ed identità delle diverse comunità e persone, in uno spirito federalista ed europeo, tendente al superamento dei confini ed alla fratellanza tra tutti i popoli;

affermata la necessità di operare in Alto Adige-Sudtirolo per una pacifica cooperazione ed una fraterna convivenza tra le comunità e le persone di diversa storia, lingua e cultura, promuovendo ed incrementando le occasioni di reciproca conoscenza, di incontro, di dialogo, e di bandire ogni sorta di ingiustizia, di revanscismo e di razzismo;

riconosciuta l'esigenza di non sacrificare sull'altare della giusta tutela collettiva dei diritti linguistici e culturali delle comunità etniche in quanto tali i diritti democratici e civili dei singoli individui che vanno salvaguardati e valorizzati per correggere alcune vistose storture antidemocratiche;

nella convinzione di dover agire in questo spirito per affrontare le questioni ancora aperte — anche sul piano internazionale, come nei recenti colloqui italo-austriaci è stato ricordato — e di risolvere i problemi via via emergenti;

considerata la necessità di prendere in seria considerazione i diversi sintomi di malessere provenienti, in varie forme, da numerosi cittadini dell'Alto Adige-Sudtirolo, talvolta per ragioni apparentemente diverse e opposte, e con rivendicazioni talvolta simmetricamente giustapposte, e nell'intento di procedere ad una decisa inversione di tendenza rispetto al passato, laddove gli errori commessi spesso sono stati corretti con nuovi errori, portando a reciproci irrigidimenti e logiche di rivalsa,

impegna il Governo:

1) a promuovere in tempo brevissimo una « Conferenza sull'Alto Adige-Sudtirolo » nella quale tutte le parti interessate espongano in maniera pubblica, chiara ed onnicomprensiva le proprie pro-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'1 DICEMBRE 1986

poste per chiudere la fase vertenziale dell'attuazione normativa del cosiddetto « pacchetto di autonomia » e le sottopongono finalmente — dopo l'estenuante e spesso infelice fase delle trattative segrete — al giudizio democratico dei cittadini e del Parlamento;

2) a trarre finalmente le debite conseguenze dalla decisione del Consiglio di Stato (nr. 439/85 reg. dec., depositata il 7 giugno 1984) di annullare il decreto del Presidente della Repubblica con il quale si indicava il cosiddetto censimento etnico del 1981, procedendo al radicale e totale annullamento di quelle « dichiarazioni di appartenenza al gruppo linguistico italino, tedesco, tedesco o ladino » che hanno costituito una vera e propria schedatura etnica di massa, creando il definitivo suggello ad una politica di separazione etnica istituzionalizzata ed a garantire fin d'ora che l'operazione di tale schedatura obbligatoria non si ripeta nel 1991, ripristinando invece il censimento linguistico anonimo come attuato nel 1961 e nel 1971, senza alcuna registrazione nominativa;

3) a vigilare — e, per quanto attiene alla legislazione delegata, a provvedere — affinché « il criterio della lingua non possa essere assunto quale discriminatore ai fini degli interventi sociali ed assistenziali pubblici destinati direttamente alla persona in quanto tale per il soddisfacimento dei suoi bisogni essenziali, costituzionalmente riconosciuti », come il Consiglio di Stato ha recentemente ed esemplarmente sentenziato nella sua ordinanza, resa in sede giurisdizionale dalla IV sezione in data 25 marzo 1986 (dec. nr. 565/1986);

4) a rivedere con spirito democratico l'intero complesso delle norme di attuazione dello statuto speciale del Trentino-Alto Adige finora emanate, riportando tale legislazione delegata ed incontrollata nell'alveo del rispetto costituzionale, ed a sostituire senza indugi quelle « Commissioni dei 12 e dei 6 » (che di fatto sono diventate potentissimi organi

legislativi impropri e clandestini) con una procedura di consultazione più democratica incentrata sul rapporto tra il consiglio provinciale autonomo di Bolzano (e rispettivamente quello di Trento) o — nelle materie di sua competenza — tra il consiglio regionale del Trentino-Alto Adige da un lato, ed il Parlamento ed il Governo dall'altro, per provvedere all'elaborazione delle necessarie ulteriori norme di attuazione ed alla correzione di quelle già emanate;

5) a verificare e ripristinare una corretta dialettica autonomistica che superi l'attuale fase di bocciatura quasi sistematica delle leggi approvate dal consiglio provinciale di Bolzano, con grave detrimento all'autonomia statutaria, riportando la validazione governativa delle leggi provinciali alla sua corretta funzione costituzionale;

6) ad emanare sollecitamente le norme di attuazione sulla parificazione delle lingue italiana e tedesca, l'adeguata tutela di quella ladina, la piena libertà di uso della lingua da parte dei cittadini, senza alcuna forma di coazione linguistica legata alla « dichiarazione di appartenenza » nel censimento, ed attrezzando invece gli uffici dello Stato a garantire l'effettivo servizio bilingue. Per l'uso della lingua nei procedimenti legislativi e giudiziari va assicurato il diritto costituzionale ad esprimersi e sentirsi rispondere nella madrelingua, ed alla libera scelta del difensore da parte di ogni cittadino;

7) ad operare col massimo favore per una più estesa conoscenza delle due lingue (italiana e tedesca) da parte di tutti i cittadini, per una pratica della cultura della convivenza, intervenendo in tal senso anche sulla scuola (apprendimento precoce della seconda lingua, dove esso sia desiderato; sperimentazione di scuole bilingue, dove siano desiderate).

(1-00207) « RUTELLI, BANDINELLI, CALDERISI, CORLEONE, PANNELLA, STANZANI GHEDINI, TEODORI, TESSARI ».