

RESOCONTO STENOGRAFICO

592.

SEDUTA DI LUNEDÌ 26 GENNAIO 1987

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALDO ANIASI

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	51835	di cose e di sicurezza stradale (4238).	
Disegni di legge di conversione:		PRESIDENTE . . .	51840, 51842, 51845, 51847, 51853, 51854
(Annunzio della assegnazione a Commissione in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento)	51835	BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN) .	51840, 51845
(Annunzio della trasmissione dal Senato)	51835	BERNARDI GUIDO (DC), <i>Relatore per la X Commissione</i>	51840, 51853
(Cancellazione dall'ordine del giorno per decadenza del relativo decreto-legge)	51835	RONZANI GIANNI VILMER (PCI)	51842
Disegno di legge (Discussione):		RUTELLI FRANCESCO (PR)	51842, 51847
Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 dicembre 1986, n. 818, recante disposizioni urgenti in materia di autotrasporto		SANTUZ GIORGIO, <i>Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato</i>	51842
		Disegno di legge (Discussione):	
		Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 835, recante norme per le	

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 26 GENNAIO 1987

	PAG.		PAG.
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 (4244).		Interrogazioni:	
PRESIDENTE . . . 51855, 51858, 51860, 51861		(Annunzio) 51861	
BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN) . 51860		Interrogazioni (Svolgimento):	
NAPOLI VITO (DC), Relatore . . 51855, 51861		PRESIDENTE . . 51836, 51837, 51838, 51839	
PROVANTINI ALBERTO (PCI) 51858		BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN) . 51839	
SANTUZ GIORGIO, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato 51858, 51861		BRUNI FRANCESCO GIUSEPPE (DC) 51837	
		MEROLLI CARLO, Sottosegretario di Stato per le finanze 51837, 51838	
Proposte di legge:		Assemblea dell'Unione europea occidentale:	
(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa) 51836		(Trasmissione di risoluzione) 51835	
		Risposte scritte ad interrogazioni:	
		(Annunzio) 51836	
		Ordine del giorno della seduta di domani 51861	

La seduta comincia alle 17.

ANTONIO GUARRA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 21 gennaio 1987.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Antoni, Bianco, Francese, Rauti, Sarti, Scovacricchi, Sinesio, Stegagnini e Zurlo sono in missione per incarico del loro ufficio.

Annunzio 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 sul regolamento.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza, in data 23 gennaio 1987, il seguente disegno di legge approvato da quel Consesso:

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 834, recante contributi dovuti alle università non statali per l'anno accademico 1985-1986» (4361).

A norma del primo comma dell'articolo 96-bis del regolamento, il suddetto disegno di legge è già stato deferito, in pari

data, alla VIII Commissione permanente (Istruzione), in sede referente, con il parere della I e della V Commissione.

Il suddetto disegno di legge è stato altresì assegnato alla I Commissione permanente (Affari costituzionali) per il parere alla Assemblea di cui al secondo comma dell'articolo 96-bis. Tale parere dovrà essere espresso entro mercoledì 28 gennaio 1987.

Cancellazione dall'ordine del giorno di un disegno di legge di conversione per decadenza del relativo decreto-legge.

PRESIDENTE. Comunico che, essendo trascorsi i termini di cui all'articolo 77 della Costituzione per la conversione in legge del decreto-legge 25 novembre 1986, n. 780, il relativo disegno di legge di conversione è stato cancellato dall'ordine del giorno:

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 25 novembre 1986, n. 780, recante disposizioni urgenti in materia di scarichi dei frantoi oleari» (approvato dal Senato) (4352).

Trasmissione di risoluzioni dall'Assemblea dell'Unione dell'Europa occidentale.

PRESIDENTE. Il Presidente dell'Assemblea dell'Unione dell'Europa occidentale ha trasmesso i testi di:

tre raccomandazioni approvate da quel Consesso nelle sedute del 2 e del 4 dicembre 1986:

1) attività politiche del Consiglio — Risposta al XXXI rapporto annuale del Consiglio (doc. XII, n. 172);

2) sicurezza europea e Mediterraneo (doc. XII, n. 173);

3) evoluzione dell'Unione Sovietica e relazioni Est-Ovest (doc. XII, n. 174).

Questi documenti saranno stampati, distribuiti e, a norma dell'articolo 125 del regolamento, deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti:

alla III Commissione (doc. XII, n. 172);
alla VII Commissione (doc. XII, n. 173 e n. 174), nonché, per il prescritto parere, alla III Commissione.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

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

Trasferimento di progetti di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo di aver comunicato nella seduta del 22 gennaio scorso, che, a norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, la XI Commissione permanente (Agricoltura) ha deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa delle seguenti proposte di legge, ad essa attualmente assegnate in sede referente:

Cocco ed altri: «Legge-quadro per la stipula di accordi interprofessionali tra produttori agricoli e industria di trasformazione» (354); LOBIANCO ed altri: «Norme sugli accordi interprofessionali e sui contratti di coltivazione e vendita di prodotti agricoli» (431); DIGLIO ed altri: «Legge-

quadro sugli accordi interprofessionali e sui contratti di coltivazione e vendita dei prodotti agricoli» (1079) (*la Commissione ha proceduto all'esame abbinato*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella degli onorevoli Lobbiano, Andreoni, Balzardi, Bambi, Bruni, Campagnoli, Carlotto, Citaristi, Cristofori, Contu, Ferrari Silvestro, Lattanzio, Micheli, Pellizzari, Rabino, Ricciuti, Rinaldi, Urso, Zambon, Zarro e Zuech, ai ministri delle finanze e della agricoltura e foreste, «per sapere — premesso che

la legislazione vigente ha stabilito la aliquota IVA ridotta dell'8 per cento per le cessioni aventi per oggetto prodotti petroliferi per uso agricolo e che tale agevolazione è stata applicata, senza alcuna limitazione, nella riconosciuta esigenza di evitare un aggravio di costi per gli imprenditori agricoli;

con risoluzione n. 343499 del 10 novembre 1983, il Ministero delle finanze ha affermato che la suddetta aliquota IVA ridotta è applicabile alle cessioni di prodotti petroliferi per uso agricolo, limitatamente a quei prodotti che risultano agevolati ai fini dell'imposta di fabbricazione;

per effetto di tale pronuncia le ditte fornitrici di combustibili stanno applicando l'aliquota IVA ordinaria e, per il passato, hanno fatto richiesta di recuperare la differenza di imposta oltre le sopratasse di legge sulle cessioni di olio combustibile fluido, gasolio da riscaldamento, GPL, ecc.;

l'interpretazione ministeriale risulta ingiustificata rispetto alla formulazione legislativa, recante "prodotti petroliferi per uso agricolo" senza limitazione o specificazione;

l'interpretazione ministeriale è intervenuta nel momento in cui, a seguito delle modifiche introdotte dal decreto-legge n. 747 del 1983, convertito nella legge n. 17 del 1984, i produttori agricoli sono stati obbligati, in pratica, a permanere nel regime speciale forfettario che, come è noto, non consente di recuperare integralmente l'onere di imposta a monte;

il conseguente aggravio di costi rischia di penalizzare gravemente numerosi comparti agricoli, considerato il largo uso dei prodotti in questione —

se non intendano riesaminare il problema esposto e provvedere di conseguenza e nel frattempo impartite immediate disposizioni per sospendere le richieste di recupero delle differenze di imposta avanzate dalle ditte fornitrici di prodotti petroliferi». (3-01908)

28 maggio 1985

L'onorevole rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere.

CARLO MEROLLI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, in questa sede non può che confermarsi l'orientamento contenuto nella risoluzione ministeriale del novembre 1983, secondo la quale la norma che prevede l'applicazione dell'aliquota dell'8 per cento per le cessioni e le importazioni di prodotti petroliferi per uso agricolo, è applicabile solo a quei prodotti che sono agevolati anche agli effetti dell'imposta di fabbricazione. Il legislatore tributario, invero, nell'adottare un trattamento incentivante nel settore dei prodotti petroliferi destinati all'agricoltura, ha sempre agevolato gli stessi sia nella fase della produzione (imposta di fabbricazione), sia in quella della commercializzazione (IVA).

D'altra parte, la produzione e la commercializzazione sono momenti necessariamente collegati, e, non possono non sottostare ad un medesimo criterio di delimitazione oggettiva, anche al fine di assicurare che l'agevolazione vada effettiva-

mente ed esclusivamente a favore della fattispecie che il legislatore ha inteso agevolare.

PRESIDENTE. L'onorevole Lobianco, od altro firmatario, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

FRANCESCO GIUSEPPE BRUNI. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, mi dispiace ma non posso dichiararmi soddisfatto per la risposta che è stata fornita, perché il beneficio concesso al settore agricolo fino ad ora, prima cioè dell'interpretazione ministeriale, aveva funzionato in maniera corretta, anche perché lo stesso ministro (nella propria circolare n. 14 del 1981, n. 130) aveva indicato fra i beni e i servizi soggetti all'aliquota ridotta dell'8 per cento «i prodotti petroliferi per uso agricolo e per la pesca in acque interne», senza porre alcuna limitazione. Quella che adesso è stata posta, è una limitazione che crea un danno economico agli imprenditori agricoli piuttosto elevato; secondo noi, l'interpretazione ministeriale non trova giustificazione in quanto, in similari fattispecie previste ai fini dell'applicazione di aliquote IVA ridotte in relazione alla destinazione dei beni quali, ad esempio, l'agevolazione IVA per le cessioni di «gas per uso domestico», non vi è riscontro, né limitazione alcuna.

Va osservato che la restrittiva interpretazione ministeriale è intervenuta nel momento in cui, a seguito delle modifiche recate dal decreto-legge n. 747 del 1983, convertito nella legge 27 febbraio 1984, n. 17, i produttori agricoli sono stati di fatto obbligati a permanere nel regime speciale forfettario che, come è noto, non consente di recuperare integralmente l'onere di imposta a monte. Il conseguente aggravio di costi, già notoriamente pesanti, rischia di soffocare numerosi settori produttivi, considerato il largo uso dei prodotti in questione.

Rinnovo una sollecitazione all'onorevole sottosegretario affinché, in tale situazione, la questione venga riesaminata e, in attesa dell'adozione di un nuovo prov-

vedimento amministrativo, vengano diramate immediate disposizioni per sospendere le richieste di regolarizzazione delle situazioni pregresse, avanzate dalle ditte fornitrici di combustibili, con la riserva, naturalmente, di compiere tutti gli atti necessari al perseguimento degli scopi che ci siamo prefissi.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Poli Bortone e Baghino, ai ministri delle finanze, dell'interno e della pubblica istruzione, «per conoscere se risponda al vero che Memmo Roberto, nato a Guagnano il 19 marzo 1921, il cui nominativo si rinviene nelle liste della P2, dal 1967 al 1969, periodo nel quale risulta residente a Sambuco (Cuneo), abbia presentato ai fini dell'imposta complementare, le seguenti dichiarazioni annuali:

anno 1967: ricavo dichiarato lire 30.120.979; reddito dichiarato lire 8.691.538;

anno 1968: ricavo dichiarato lire 28.875.466; reddito dichiarato lire 21.262.200;

anno 1969: ricavo dichiarato lire 3.683.347; con una passività di lire 27 milioni; e la di lui moglie Maria Cristina Caroli, sempre ai fini dell'imposta di ricchezza mobile categoria 8, le seguenti dichiarazioni annuali:

anno 1967: ricavi dichiarati lire 268.464.202; reddito netto lire 26.292.742;

anno 1968: ricavi dichiarati lire 384.378.489; reddito netto lire 24.454.683;

anno 1969: ricavi dichiarati lire 167.050.272; con una passività di lire 6.447.168;

se tali dichiarazioni siano state oggetto di accertamento da parte del competente ufficio distrettuale delle imposte e come siano state concordate o risolte;

quale attività esplicasse nel periodo il signor Memmo Roberto e la moglie Maria Cristina Caroli per dichiarare ricavi così ingenti;

se lo yacht "Keka-Raj", battente bandiera portoghese, fosse di proprietà diretta o indiretta, come risulta da accerta-

menti svolti dal nucleo centrale di polizia tributaria della Guardia di finanza di Roma, del Memmo o della di lui famiglia o di società a loro facenti capo; se al signor Memmo Roberto sia stata corrisposta dall'ENI, il 15 dicembre 1960, o nel periodo, la somma di lire 100 milioni quale mediazione per la cessione del settore detersivi da parte dell'ENI alla TRIM spa di Milano;

se il predetto Memmo abbia ricoperto la carica di presidente del consiglio di amministrazione della "Dampa Drading Navigacion" di Panama, proprietaria della nave *Dampa*;

se nel 1973 era proprietario del M/panfilo *Mercury* (stazza lorda tonnellate 106,88);

se al Governo risulti che abbia avuto rapporti d'affari con il finanziere Michele Sindona;

a quale titolo abbia fatto parte del primo consiglio d'amministrazione dell'IFIT (Istituto economico finanziario per il tabacco);

in quale Università abbia conseguito la laurea di dottore in giurisprudenza, quando abbia superato gli esami di procuratore legale, quando sia stato iscritto come avvocato nell'albo competente e presso l'ordine di quale tribunale;

se il Governo è, infine, a conoscenza dell'attività svolta attualmente dal signor Memmo Roberto». (3-02635)

15 aprile 1986

L'onorevole rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere.

CARLO MEROLLI, Sottosegretario di Stato per le finanze. Il signor Roberto Memmo, che, nel 1972, ha perduto la cittadinanza italiana per acquisire quella salvadoregna, ed il coniuge, signora Maria Cristina Caroli, hanno presentato le proprie dichiarazioni dei redditi, relativamente agli anni 1967, 1968 e 1969 presso l'ufficio distrettuale delle imposte dirette di Borgo San Dal-

mazzo, attualmente non più esistente, perché soppresso.

Le predette dichiarazioni sono state oggetto di accertamento e, quindi, di definizione per adesione. Le cifre relative risultano dai prospetti in nostro possesso, di cui, per brevità, non si dà lettura, ma che sono immediatamente disponibili per gli onorevoli colleghi che intendano richiederne la consultazione.

L'interessato, all'epoca, esplicava l'attività di dirigente industriale in società di capitali, nelle quali aveva partecipazioni: in particolare, nella società per azioni FARC (commissionaria FIAT in Lecce) ed in alcune società di abbigliamento.

La signora Maria Cristina Caroli risultava titolare di opifici industriali per la lavorazione del tabacco in foglia e di una distilleria concessa in affitto a terzi.

Si precisa, poi, che da accertamenti eseguiti presso gli uffici competenti è emerso che il signor Memmo, la moglie e le figlie non sono intestatari di aerei, nautanti o automezzi. La Guardia di finanza, per altro, ha riferito di essere in possesso di una notizia definita molto attendibile secondo cui il Memmo sarebbe il presunto proprietario del panfilo *Keka-Raj*, battente bandiera portoghese, con il quale, in data 8 e 29 luglio 1970, ha fatto scalo a Brindisi, con a bordo la moglie, le figlie e tre persone di equipaggio.

Si soggiunge che altri atti in possesso del nucleo centrale di polizia tributaria inducono a confermare che il versamento della somma di 100 milioni, cui si riferiscono gli onorevoli interroganti, sia effettivamente intervenuto. Dai medesimi atti risulta anche una dichiarazione del signor Memmo, secondo cui egli avrebbe ricoperto la carica di presidente del consiglio di amministrazione della società per azioni «Dampa Drading Navigacion», di Panama, proprietaria della nave *Dampa*, e che avrebbe poi declinato tale carica in seguito all'affondamento della nave in questione, avvenuto in data 10 novembre 1961.

Proseguendo nella disamina dei quesiti posti, può precisarsi che il nome del si-

gnor Memmo è comparso più volte negli atti della Commissione parlamentare d'inchiesta sul caso Sindona e che egli è stato effettivamente componente del primo consiglio di amministrazione dell'istituto economico-finanziario per il tabacco (IFIT), ente privato costituito all'inizio degli anni '70 tra i trasformatori di tabacco greggio per il finanziamento di imprese operanti nel settore.

Va, ad ogni buon fine, precisato che l'amministrazione dei monopoli di Stato non ha mai avuto rapporti con tale istituto, né si è interessata alle nomine del relativo consiglio di amministrazione.

Si fa presente, da ultimo, che il Ministero della pubblica istruzione ha riferito di non avere la possibilità di accertare in quale università il più volte nominato signor Roberto Memmo avrebbe conseguito la laurea in giurisprudenza e che il Ministero di grazia e giustizia ha fatto conoscere che il nominativo predetto non figura tra quelli iscritti alla Cassa nazionale di previdenza forense, né agli albi di Roma, né a quelli di Lecce. Può, quindi, fondatamente affermarsi che il signor Memmo non sia stato iscritto in alcun albo professionale e che non abbia svolto attività di avvocato.

In conclusione, può dirsi che il predetto, per quanto risulta, già da alcuni anni ha attuato un totale disimpegno dall'esercizio di attività economiche in Italia.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione n. 3-02635, di cui è cofirmatario.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, capisco che l'onorevole sottosegretario avrebbe gradito che fosse presente la prima interrogante, perché l'accoglienza di quanto egli ha detto sarebbe stata certamente più gentile. Io mi limito a dire che molto probabilmente si trattava di un'interrogazione da considerarsi molto più adeguatamente diretta al Ministero di grazia e giustizia.

Il fatto che da alcuni anni il signor

Memmo abbia preso la cittadinanza straniera e pare non operi più in Italia significa che non farà più danno oppure esiste ancora un rischio derivante dall'operato di questo personaggio?

Si tratta di due personaggi, marito e moglie, i quali per due o tre anni presentano attività con reddito e svolgono attività nel settore del tabacco, in quello navale, nell'ambito anche di società straniere operanti in Italia, poi denunciano passività, infine scompaiono. È veramente strano!

Non so se queste persone portino veramente fortuna, visto che è stato persino soppresso il comune dove presentavano le loro dichiarazioni dei redditi. Non vorrei che tornassero in Italia tipi di questo genere.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 dicembre 1986, n. 818, recante disposizioni urgenti in materia di autotrasporto di cose e di sicurezza stradale (4238).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 5 dicembre 1986, n. 818, recante disposizioni urgenti in materia di autotrasporto di cose e di sicurezza stradale.

Ricordo che nella seduta del 19 dicembre 1986 la Camera ha deliberato in senso favorevole sulla esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 818 del 1986, di cui al disegno di legge di conversione n. 4238.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ricordo che nella seduta del 15 gennaio 1987 le Commissioni riunite IX (Lavori pubblici) e X (Trasporti) sono state autorizzate a riferire oralmente.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Poiché non è presente il rappresentante del Governo competente per questa materia, gradirei sapere come dobbiamo procedere nei nostri lavori.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, vi è comunque in aula un rappresentante del Governo, l'onorevole Santuz, sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato, che rappresenta appunto il Governo.

Il relatore per la X Commissione, onorevole Bernardi ha facoltà di svolgere la relazione.

GUIDO BERNARDI, Relatore per la X Commissione. Signor Presidente, debbo scusare l'onorevole Tancredi, relatore per la IX Commissione, non potendo egli essere presente per altri impegni da cui non ha potuto derogare. Assicuro, inoltre, i colleghi che sarò brevissimo, perché la mia afonia sarà la migliore alleata della mia volontà di illustrare brevissimamente questo decreto-legge di cui è all'esame il disegno di legge di conversione.

Si tratta di un provvedimento che, per la verità, parte da lontano, prendendo le mosse dal disegno di legge n. 3764, che la X Commissione approvò il 2 giugno 1986 e che attualmente è al Senato. Per poter superare i termini del giugno 1986, imposti dalla normativa vigente, prorogata di anno in anno fino a quando il Presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, non ha ritenuto di richiamare la nostra attenzione sulla necessità di modificarla o di applicare le disposizioni di cui alla legge n. 298 del 1974, che non si era mai potuta attuare per questa parte, il ministro dei trasporti dovette ricorrere alla decretazione d'urgenza.

Si ebbe il primo decreto-legge n. 334, del 5 luglio 1986, che non passò al vaglio della Camera, ritenendosi insufficienti le misure di sicurezza in esso previste (era quello un momento molto delicato per ciò che stava avvenendo sulle strade: si stava affacciando l'estate ed il maggiore flusso

degli utenti delle strade e delle autostrade aveva fatto registrare anche inconvenienti molto gravi e spettacolari). La Camera non ritenne di riconoscere i necessari presupposti costituzionali per questo decreto, che si limitava soltanto a prendere in considerazione il regime autorizzativo, senza prendere in esame alcuna norma riguardante la sicurezza e la salvaguardia della vita umana.

Fu, quindi, adottato, alla fine, il decreto-legge 3 ottobre 1986, n. 267, anch'esso decaduto dopo il primo esame delle Commissioni riunite. Per la verità il contenuto di tale decreto-legge è stato disatteso dal Governo che ha ripresentato il vecchio testo, salvo la misura della confisca che il Parlamento aveva ritenuto essere eccessivamente gravosa. Il ministro dei trasporti, di concerto con quello dei lavori pubblici, ha ripresentato il 6 dicembre il decreto-legge al nostro esame e mi domando con estrema preoccupazione se tra qualche giorno, quando scadranno i fatidici 60 giorni per la conversione in legge, il Senato riuscirà ad approvare tale provvedimento, augurandomi ovviamente che la Camera possa fare altrettanto questa settimana. Auspico, lo dico sottovoce ma vorrei che il Governo ascoltasse, che qualora tutto ciò non accadesse l'esecutivo, a differenza dell'altra volta, recepisca le norme che nel frattempo le Commissioni riunite rinquadrando l'intero decreto, hanno elaborato e che a noi sembrano molto più equilibrate rispetto a quelle contenute nel decreto originario.

Non mi intratterrò sui singoli articoli che compongono il provvedimento, perché su di essi abbiamo già svolto una lunga discussione; quello però che mi preme sottolineare è che in esso vi è una maggiore riequilibrio tra le velocità consentite e le sanzioni per la loro inosservanza. Questo è un punto importante in quanto abbiamo ritenuto che abbassare eccessivamente le velocità tabellari consentite per il trasporto merci, significasse un implicito incoraggiamento alla trasgressione. Dopo aver ascoltato tutte le componenti del trasporto, non esclusi gli esperti dell'Automobile club e del Mini-

stero dell'interno, che hanno a che fare tutti i giorni con gli autotrasportatori, abbiamo ritenuto che per il trasporto merci la velocità di 70 chilometri sulle strade ordinarie e di 90 chilometri sulle autostrade fosse non solo coincidente con quella in vigore negli altri paesi europei (solo la Spagna prevede una velocità massima pari a 100 chilometri orari), ma fosse soprattutto più applicabile nella pratica quotidiana nell'autotrasporto in un paese che non può permettersi il lusso di penalizzare eccessivamente questo settore.

Signor Presidente, per quanto riguarda le sanzioni abbiamo ritenuto che l'eccessivo rigore delle stesse, così come il Governo aveva previsto nei precedenti decreti-legge, fosse (confisca a parte che sembrava una enormità) quasi una sorta di incitamento a superare il sistema sanzionatorio con arrangiamenti vari. Noi riteniamo che le sanzioni, anche in considerazione di quelle comminate per altri tipi di inadempienze in materia di circolazione stradale, siano abbastanza equilibrate, ma non tali da essere accusati di lassismo e di facilitare la corporazione o la *lobby* degli autotrasportatori.

L'articolo più importante del provvedimento è quello, a mio giudizio, che contiene la normativa relativa all'intercambiabilità dei traini che, a stretto rigore, non entra nel concetto della sicurezza, ma che certamente si iscrive nell'ottica di una maggiore razionalità del trasporto merci nella strategia dell'integrazione dei vari modi di trasporto, e quindi di una maggiore agilità dello stesso, consentendo così una maggiore sicurezza.

Il frazionamento delle merci con l'intercambiabilità dei traini tra imprese iscritte all'albo, di fatto contribuisce infatti ad elevare la sicurezza.

È scomparso l'articolo riguardante l'accesso alla professione, in quanto nel frattempo il ministro dei trasporti con proprio decreto ha dato sanzione normativa alla direttiva CEE riguardante questo settore. Per evitare che il cosiddetto «padroncino» fosse schiacciato da coloro che avessero voluto acquisire un parco di se-

mirimorchi sproporzionato alla propria capacità aziendale, la normativa proposta prevede un rapporto di un trattore ogni cinque semirimorchi, al fine di consentire che l'azienda in possesso di un parco veicolare molto complesso rimanga entro determinati limiti. Sono inoltre previste alcune eccezioni, soprattutto per quanto riguarda i trasporti internazionali, ma l'eccezione conferma la regola.

Signor Presidente, abbiamo riscritto un provvedimento che ci sembra adeguato alla necessità di difendere la sicurezza sulle strade, chiedendo ai trasportatori un maggiore rigore, una maggiore capacità di controllo. Nel contempo non crediamo che l'autotrasporto sia penalizzato, in quanto le norme previste, oltre che tendere alla modernizzazione dell'autotrasporto stesso, sono idonee a che il discorso economico non sia calpestato, altrimenti sarebbe inutile assumere qualsiasi iniziativa. Detto questo mi riservo di esprimere il parere sui singoli emendamenti che dovessero essere presentati.

FRANCESCO RUTELLI. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCO RUTELLI. Signor Presidente, intervenendo per un richiamo al regolamento, non ritengo accettabile che il sottosegretario del dicastero competente non sia oggi presente. Ognuno di noi ha questioni specifiche da rivolgere al Governo e siccome la discussione sulle linee generali del provvedimento in esame si svolgerà nella giornata odierna, ritengo opportuno che il sottosegretario di Stato per i trasporti partecipi al dibattito. Personalmente ho talune questioni puntuali da rivolgere al Governo, per cui o l'onorevole Santuz ritiene di essere in grado di rispondere in maniera responsabile ed esauriente alle questioni poste in sede di discussione sulle linee generali, oppure è meglio che la Camera sospenda l'esame di questo provvedimento procedendo, eventualmente, all'inversione dell'ordine del giorno, in modo da con-

sentire l'arrivo di un sottosegretario del dicastero competente.

PRESIDENTE. Onorevole Rutelli, l'onorevole Santuz rappresenta in questo momento il Governo. Le faccio inoltre presente che la replica potrà benissimo essere svolta in altra seduta e sono quindi certo che il sottosegretario oggi presente riferirà al ministro dei trasporti o al sottosegretario competente in ordine alle questioni che saranno sollevate nel corso della discussione sulle linee generali.

GIORGIO SANTUZ, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Signor Presidente, assicuro che in altra seduta il Governo risponderà puntualmente a tutti i rilievi che emergeranno nel corso della discussione sulle linee generali.

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

GIANNI VILMER RONZANI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono note le critiche che i deputati comunisti sin dall'inizio hanno rivolto al contenuto del decreto-legge in esame, e soprattutto alla decisione del Governo, alla quale si è per altro richiamato anche il relatore, onorevole Bernardi, di adottare nuovamente il decreto-legge nel dicembre scorso, senza tener conto delle modifiche non di poco conto che precedentemente erano state apportate dalle Commissioni di questo ramo del Parlamento. Del resto, onorevoli colleghi, non c'era bisogno del blocco operato dagli autotrasportatori per rendersi conto delle gravi distorsioni presenti nel sistema dei trasporti del nostro paese. Tuttavia credo che le vicende di queste ultime settimane, l'adozione del decreto-legge, il fermo degli autotrasportatori, il dibattito sviluppatosi in Commissione ed in Assemblea quest'oggi, abbiano reso ancora più evidente la necessità di imporre un cambiamento di rotta nella politica dei trasporti del nostro paese attraverso lo spostamento di quote di traf-

fico verso la rotaia ed il mare (L'Italia è l'unico paese europeo che adotta il trasporto su gomma per l'85 per cento delle merci) ed attraverso una riorganizzazione dell'autotrasporto, favorendo, come si è detto a più riprese, il combinato e l'intermodalità e soprattutto lo sviluppo di processi di associazionismo tra le imprese del settore.

Se questa è la situazione, mi pare evidente che sul banco degli imputati deve quindi essere messa non già la categoria degli autotrasportatori ma la politica del Governo, che, su questa, come su altre questioni, è diviso dalle polemiche e dai conflitti sulle competenze (come conferma la polemica che contrappone proprio in questi giorni il ministro dei lavori pubblici a quello dei trasporti), che mal si concilia con l'esigenza che tutti riconoscono essere fondamentale di garantire un governo unitario, un quadro di comando unitario ai problemi del settore. Si criminalizza — lo si è fatto anche in quest'aula — la categoria, ma si dimentica troppo spesso di ricordare che quello dell'autotrasporto è un settore estremamente polverizzato, caratterizzato da un forte squilibrio tra domanda ed offerta (il 30 per cento, come ha detto il Governo), che determina una concorrenza esasperata che viene per lo più compiuta all'inscena di chi consegna prima e a minor prezzo e che rende possibile la violazione delle disposizioni in materia di tariffe, della quale si rendono responsabili non soltanto i committenti privati ma anche alcuni committenti pubblici, come è emerso durante parecchie discussioni svoltesi anche in Parlamento.

Da qui deriva una prima indicazione. Occorre attuare una politica nei confronti del settore, che passi attraverso la riforma della legge n. 298, attraverso incentivi e l'adozione di provvedimenti in grado di riqualificare, ristrutturare e rilanciare il settore. In questo quadro si pongono coerentemente e concretamente i problemi della sicurezza, che noi consideriamo, e non da oggi per la verità, questioni di prima grandezza, che vanno affrontate con una politica organica in

grado di intervenire sulle infrastrutture, sull'uomo, sui mezzi. Ma di una tale politica — questo lo dico a chiare lettere — non vi è traccia nel decreto-legge in esame e meno che meno nell'azione di questo Governo.

Inaspriamo le sanzioni e avremo maggiore sicurezza: questo mi pare, tutto sommato, l'assurda filosofia del decreto-legge, nel quale erano presenti norme pasticciate, inique, incostituzionali, mentre erano del tutto assenti norme che possono per davvero contribuire ad una maggiore sicurezza. Mi riferisco, ad esempio, alle norme sulla professione che solo in un secondo tempo, come ha detto il relatore, il Governo è stato costretto ad introdurre con decreto ministeriale. Intendiamoci, noi per primi diciamo che tra i camionisti vi sono taluni irresponsabili e violenti, ma questo discorso mi pare riguardi, se vogliamo essere corretti, anche altre categorie (come gli automobilisti o i motociclisti), nei confronti delle quali vanno comminate sanzioni severe ed adeguate, ma soprattutto sanzioni certe. Insisto sul punto delle sanzioni certe, perché ciò che conta non è tanto l'entità, quanto la certezza delle sanzioni e delle pene che vengono comminate.

Non si può però — questo mi pare sia un punto fondamentale — far passare per politica della sicurezza un inasprimento delle sanzioni, quanto tutti sanno (com'è emerso durante l'audizione dei funzionari del Ministero dell'interno) che non è con le sanzioni o non è soltanto con le sanzioni che si affrontano questi problemi. Semmai la politica delle cosiddette *maximulte* favorisce fenomeni di corruzione, già allora presenti, soprattutto quando tutti sanno che altre e ben più profonde sono le cause dell'insicurezza che esiste nelle nostre strade.

Che senso ha, per esempio, prevedere sanzioni più pesanti per i limiti di velocità, se poi le pattuglie che dovrebbero applicarle non sono più di 150 e se gli strumenti per rilevare la velocità, in dotazione alle forze di polizia, sono 270, come hanno riconosciuto i funzionari del Ministero dell'interno? Ancora, che senso ha

decidere sanzioni pesantissime per chi supera i limiti di peso (problema tutt'altro che secondario) e non prevedere sanzioni adeguate nei confronti di chi commette infrazioni assai più gravi (ad esempio, passa con il rosso o non dà la precedenza)? Sono tutti problemi che reclamano con forza una riforma del codice della strada e che ci avevano fatto considerare l'ipotesi di stralciare la seconda parte di questo decreto-legge, quella appunto relativa alle sanzioni, che vanno ricondotte entro un quadro unitario.

Soprattutto mi chiedo che senso abbia adottare un decreto-legge, come quello che stiamo esaminando e che pure abbiamo modificato, se poi non si fa una politica di prevenzione. La sicurezza è prima di tutto prevenzione, onorevoli colleghi! Non si finanzia nemmeno una legge come la n. 404 sulla rottamazione (questa è una grave responsabilità del Ministero dei trasporti), che certo ha molti limiti, che solo recentemente è entrata a regime, ma che allo stato delle cose rimane l'unico strumento con il quale è possibile in questa situazione favorire processi di aggregazione tra le imprese, di consorzio e quindi l'introduzione di mezzi nuovi, mezzi più sicuri.

Mi fermo qui, anche se gli esempi potrebbero continuare, perché mi pare risultino del tutto evidenti e chiare le ragioni per le quali noi abbiamo condotto, insieme con altri gruppi parlamentari, un'opposizione verso questo decreto-legge e ci siamo impegnati in Commissione a cambiarlo, a collegarlo alle questioni vere della sicurezza, così come hanno richiesto le associazioni di categoria. In proposito vorrei fare una rapida considerazione. Ritengo che sia una grande fortuna che le organizzazioni democratiche degli autotrasportatori abbiano un peso notevole nel settore; perché, se così non fosse stato, la situazione sarebbe risultata assai più grave. Ed io considero un grave errore l'aver ridotto il fermo, che ha registrato un'adesione massiccia, ad alcuni gravi episodi di violenza, che le associazioni per prime hanno duramente condannato, tacendo

che la risposta è stata nel complesso civile e democratica, ma soprattutto facendo passare in secondo piano i problemi dai quali viceversa occorre partire, se vogliamo seriamente, realisticamente e concretamente affrontare le questioni della sicurezza, i problemi del settore dell'auto-transporto merci.

In questa seconda direzione invece si muove, io credo, il protocollo di intesa, sottoscritto dal ministro dei trasporti con le organizzazioni di categoria al termine di un negoziato che è stato difficile ma, io ritengo, importante. Il protocollo d'intesa impegna il Governo ad adottare provvedimenti urgenti (alcuni di essi sono stati adottati nei giorni scorsi) in materia di tariffe, di blocco delle autorizzazioni, di accesso alla professione, con l'impegno di — cito testualmente — «seguire con positivo atteggiamento il testo del nuovo decreto, tenendo conto delle indicazioni emerse in sede parlamentare».

Convengo su punto con il relatore. Il decreto-legge è stato in larga misura riscritto, a conferma anche, io mi permetto di aggiungere, del pressappochismo con cui si è mosso su tale questione il Governo. E noi ci riconosciamo, in tutta onestà, in molte modifiche che adesso, grazie all'impegno del relatore, dei gruppi parlamentari e delle Commissioni competenti sono state apportate. È vero, si sono eliminate le sanzioni più inique e le norme più assurde, come quella che impone l'obbligo di elencare le cose trasportate persino agli automezzi dell'ENEL, creando grave pregiudizio all'attività delle squadre operative; le quali, per esempio, nei giorni scorsi dovendo intervenire per far fronte all'emergenza verificatesi in alcune regioni del nostro paese, si sono trovate nelle condizioni di dover inventariare ed elencare i materiali trasportati prima di uscire dai depositi, con tutto ciò che questa norma anacronistica ed assurda ha provocato in termini di minore tempestività negli interventi.

Si è data poi una soluzione, io credo corretta, al problema del rilascio delle licenze e delle autorizzazioni, ed in questo ambito si è affrontato un problema cru-

ciale, decisivo: quello dell'intercambiabilità dei traini e delle norme che devono regolarla. Si sono infine rivisti i limiti di velocità, e noi siamo d'accordo con le proposte che vengono confermate. La nostra opinione è che i limiti di velocità devono essere definiti in rapporto alla qualità del mezzo e al tipo di strada, ma anche tenendo conto della normativa esistente in altri paesi europei. Una volta stabiliti tali limiti, deve corrispondere ad essi un sistema di sanzioni adeguato e certo per tutti; non ha senso, infatti, fissare limiti troppo bassi e non farli poi rispettare, come è successo fino ad oggi.

Le modifiche apportate, che consideriamo importanti e con le quali conveniamo, non sono però tali da far cambiare il nostro giudizio complessivo nei confronti del decreto-legge, giudizio che rimane pertanto critico, innanzitutto per la filosofia che ispira il provvedimento; in secondo luogo per la scelta compiuta dal Governo di affrontare i problemi della sicurezza ricorrendo allo strumento del decreto-legge (e a me pare di aver modestamente dimostrato che i fatti avrebbero viceversa consigliato di procedere non in maniera frammentaria, ma avviando processi di riforma, a partire da quella del codice della strada); in terzo luogo per il modo in cui, nonostante le modifiche introdotte, vengono affrontati questi problemi, attraverso, cioè, il solo inasprimento delle sanzioni, rinunciando ad un'azione, che ritengo pregiudiziale e decisiva, sul fronte della sicurezza, che è fondamentale se vogliamo affrontare organicamente e per davvero, attraverso questa via, le questioni che abbiamo di fronte.

In sostanza noi restiamo convinti che ben altro è il provvedimento di cui avremmo avuto bisogno per cominciare ad avviare a soluzione queste problematiche, che richiedono un mutamento radicale del sistema dei trasporti, finanziamenti adeguati, scelte di programmazione, misure in grado di prevenire e ridurre gli incidenti, di accrescere la sicurezza, di soddisfare meglio la domanda di mobilità delle persone e delle merci. È

una politica che può e deve essere avviata subito con provvedimenti efficaci, legati ad una strategia organica e di lungo respiro.

In ogni caso però, signor Presidente, onorevoli colleghi, noi comunisti continueremo a batterci nel Parlamento e nel paese per tale politica della sicurezza (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, non me ne vogliate se faccio un po' di storia dei problemi dell'autotrasporto. Devo farla per individuare con chiarezza le responsabilità e dividere ciò che appartiene all'esecutivo e quello che spetta al legislativo.

Nel 1974, con la legge n. 298, si istituisce l'albo degli autotrasportatori e si costituiscono i comitati nazionale, regionali e provinciali. Immediatamente il Governo, non aderendo alle proposte del comitato nazionale in tema di tariffe, ne fissa delle altre; si determina così nel settore, per questa differenza fra la proposta del comitato provvcati e la decisione del Governo, il non rispetto delle tariffe e lo sfruttamento del mezzo. Non potendo l'autotrasportatore accettare le tariffe fissate dal Governo, ed essendovi un'offerta superiore alla domanda, senza che esista una autorità capace di far rispettare le tariffe, la situazione si aggrava sempre di più.

Lo sfruttamento dei mezzi provoca rischi alla sicurezza, sia per la stanchezza degli autisti, sia per la velocità, poiché gli autotrasportatori cercano di viaggiare nel più breve tempo possibile, per effettuare più carichi, per ovviare all'inconveniente delle tariffe e dell'inflazione.

Nell'VIII legislatura viene presentato un provvedimento per la revisione della legge n. 298 del 1974; esso viene approvato dalla Camera dei deputati, ma la legislatura finisce senza che quel provvedimento diventi legge dello Stato.

Intanto la situazione peggiora, non solo

per lo sfruttamento dei mezzi, ma anche per il mancato adeguamento delle attrezzature sulle autostrade. Quando l'auto mezzo si ferma alle piazzole di sosta non trova alcuna struttura, né di conforto né di assistenza. Inoltre non vi sono facilitazioni fiscali per gli autotrasportatori, neppure per quel che riguarda il carburante, né si prende in considerazione il continuo aumento dell'offerta, che registra un divario notevole rispetto alla domanda. Si va avanti in questo modo, per cui nella categoria degli autotrasportatori tutti cercano di arrangiarsi. Per giunta lo stesso Ministero dei trasporti (che, assieme a quello dei lavori pubblici, è interessato al settore dell'autotrasporto) pensa di eliminare i cosiddetti «rami secchi», delle ferrovie, per sostituirli con i mezzi gommati, provocando perciò un aumento del traffico di persone e di cose, senza proporre però alcun correttivo.

Si arriva quindi al 13 maggio 1986, allorché viene presentato un disegno di legge di parziale modifica — e sottolineo «parziale» — della legge n. 298. La Commissione trasporti della Camera dei deputati approva il 30 giugno in sede legislativa — anche se era un disegno di legge di notevole importanza! — quel provvedimento. Dopo questo *iter* abbastanza rapido, della durata di circa un mese e mezzo, il disegno di legge passa al Senato. Nel luglio 1986 per una situazione di allarme, venutasi a creare per i dati diffusi, e superiori a quelli precedenti, circa i rischi e gli incidenti provocati dai cosiddetti TIR, che minacciano la vita di tanta gente, il Governo adotta un decreto-legge. In Commissione, in sede di esame di detto decreto-legge, viene richiamata l'esigenza della riforma generale del settore ed il sottosegretario dichiara che solleciterà presso il Senato l'approvazione del disegno di legge di parziale modifica della legge n. 298, già licenziato dalla Camera. Oggi, che siamo quasi alla fine di gennaio, dobbiamo constatare che quel disegno di legge non è stato ancora approvato dall'altro ramo del Parlamento. Nel frattempo il Governo ha adottato addirittura tre decreti-legge (a luglio, ad ottobre e a

dicembre), in nessuno di quali, però, ha pensato di inserire le norme approvate dalla Commissione trasporti della Camera relative alla riforma parziale della legge n. 298, tenendo presente quanto si è verificato e le esigenze che si sono manifestate nel settore dell'autotrasporto. No! Di che cosa si è, in definitiva, preoccupato il Governo in tutti i tre decreti? Semplicemente di disciplinare le licenze, le autorizzazioni. E per altro non si può certo dire che le norme inserite diano garanzie per la sicurezza della vita umana. Non è detto! E non è stato fatto nulla di più.

Insomma, vi è da domandarsi (e la risposta è facile) se il Governo sia veramente cosciente, se abbia davvero la volontà di intervenire in questo settore, così importante da inglobare l'85 per cento dell'intero movimento delle merci in Italia. Debbo rispondere no, che non ne ha, se si guarda a quel che abbiamo preso in considerazione dal punto di vista legislativo dal 1974 al 1986. Si pensi al 1986, in cui non si è riusciti a licenziare un disegno di legge già approvato da un ramo del Parlamento, tanto che si ricorre a tre decreti (il primo è decaduto, il secondo pure, il terzo sta per decadere), solo in riferimento alle sanzioni e, tutt'al più, ad una certa disciplina delle autorizzazioni, delle licenze, ma non di più, senza, cioè, risolvere i problemi che angustiano gli autotrasportatori. Nessun intervento viene previsto per normalizzare questo settore, nessun intervento per adeguare i costi ai ricavi, nessun intervento per affrontare i vari problemi e risolverli, così che vi sia una regolamentazione serena. Invece, con provvedimenti quali quelli relativi alle ferrovie, si aggrava la situazione. Non si accentua, cioè, nelle ferrovie l'utilizzo dei carri, così da poter aumentare il traffico merci su strada ferrata. E si va avanti.

E se tutto ciò che ho rapidamente citato dimostra che vi è disinteresse, appare allora naturale che neppure questa sera sia presente il rappresentante del Ministero dei trasporti, perché ci venga ad esporre il suo pensiero sugli emendamenti che sono stati esaminati ed approvati in seno

alla IX ed alla X Commissione. È questa la dimostrazione dell'interesse del Governo? È la dimostrazione che per il Ministero dei trasporti non è essenziale risolvere il problema degli autotrasportatori, il problema dell'autotrasporto e quello della sicurezza della vita umana lungo le strade. È una dimostrazione chiara, precisa.

Ed allora, come si può essere favorevoli ad un provvedimento che certo fa riferimento all'urgenza, ma non per quanto concerne la sicurezza bensì per una sistemazione, un assestamento del settore e della categoria degli autotrasportatori? Con l'albo si voleva ottenere questa disciplina; invece, si è alterata la realtà, non si pone l'accento sulla necessità di far rispettare, di disciplinare, e si aggrava così la situazione.

Sì, è vero, dobbiamo dire che in Commissione vi è stato un certo perfezionamento del provvedimento, perfezionamento che non ci dà, però, la garanzia di vedere approvato qui il testo così perfezionato, poiché non conosciamo il parere del Governo. Ricordo di aver sentito, in una delle sedute delle Commissioni riunite, che il Governo era del parere di non modificare l'ultimo decreto-legge. Se resta di questo parere, gli emendamenti da votare qui in aula saranno così numerosi da non permetterci di concludere l'esame del decreto stesso. E questo non è senso di responsabilità; è senz'altro manifestazione di irresponsabilità, poiché la situazione via via si aggrava, si appesantisce. Quanto alle audizioni che sono state effettuate dalla IX e dalla X Commissione, se non vengono emanati provvedimenti tali da dimostrare che vi è stata comprensione in ordine ai problemi sollevati e che si sono accettate, se non tutte, alcune delle richieste avanzate dagli autotrasportatori, provochiamo amarezza, delusione, risentimento e maggiore indisciplina. Ecco, perché, uno cerca di fare giustizia per proprio conto.

A questo punto, a che vale fare l'elenco delle modifiche che proponiamo? Le vedremo articolo per articolo. A che vale lamentarsi per il fatto che, tutt'al più, al

Ministero dei trasporti verrà letto il resoconto del nostro dibattito per conoscere la situazione? Auspichiamo che almeno questo si faccia, ma, di fronte a tale disattenzione, noi non possiamo che essere ancora più decisi contro il provvedimento. Comunque, infatti, pur se in seno alla IX ed alla X Commissione si è registrato uno sforzo di adeguamento alle esigenze, quanto è stato fatto non porta in alcun modo alla soluzione non fosse che di uno dei problemi tra i tanti che gli autotrasportatori hanno sottolineano. Soprattutto, non vengono presi in considerazione i pesanti problemi che gli autotrasportatori artigiani, i piccoli autotrasportatori, hanno richiamato.

La situazione e le esigenze alle quali mi sono riferito intendiamo ribadire, così come abbiamo fatto in sede di esame dei primi due decreti-legge. Lo facciamo ora e lo faremo continuamente, se non si affronta completamente il problema, in tutti i suoi risvolti, per garantire all'autotrasportatore la possibilità di un ricavo adeguato e l'osservanza di una disciplina che garantisca la vita umana. Se non si realizza tutto questo, tutto diventa inutile; è un palliativo e noi lo respingiamo.

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

FRANCESCO RUTELLI. Signor Presidente, ritengo che il breve dibattito — posto che il mio sarà l'ultimo degli interventi previsti — si svolgerebbe in modo erroneo se non tenessimo conto che tutta la tematica relativa alla sicurezza stradale e, in particolare al sistema dell'autotrasporto, ha subito una drastica influenza dai fenomeni di protesta degli ultimi mesi. Proteste che non sono state, signor Presidente, legalitarie e non violente, ma qualcosa di diverso. Non sono state tipiche agitazioni sindacali, forme di lotta anche dure là dove necessarie, ma qualcosa di differente, di profondamente diverso.

Credo che quei colleghi che, sedendo sui banchi della maggioranza ma anche dell'opposizione, si sono molte volte

schierati, con vigore e forza, e giustamente dico io, contro forme di lotta violenta, o azioni e manifestazioni (si può ad esempio menzionare gli espropri proletari) e che non abbiano trovato modo di esprimersi su che cosa abbia significato un tipo di protesta sindacale che ha provocato morti e feriti e un tipo di intimidazione generale nei confronti dell'opinione pubblica, del paese e delle istituzioni, non abbiano assunto un atteggiamento corretto.

Noi stiamo affrontando le «code» legislative di decisioni prese sulla base di una pressione allucinante. Vorrei sapere, in particolare — altrimenti non vi è alcuna credibilità, onorevole rappresentante del Governo, né alcuna certezza del diritto, onorevole Presidente —, quali provvedimenti siano stati adottati dagli organi competenti dello Stato per punire azioni talvolta dai profili criminali. Passare una spugna benevola sulle modalità di tali azioni credo sia irresponsabile e molto grave. Mi auguro dunque che il rappresentante del Governo, nella sua replica, ci indichi lo stato delle iniziative intraprese autonomamente dalla magistratura o sollecitate dagli organi competenti, in relazione alla situazione da autentico *Far West* creatasi in Italia per alcuni giorni, e drammaticamente, in alcune parti del paese.

Io credo che in una parte, minoritaria ma consistente, della categorie degli autotrasportatori si possano riscontrare atteggiamenti assolutamente inaccettabili, che si riflettono in un insieme di valutazioni ed iniziative che fanno della illegalità la bandiera da seguire. Ciò vale, ad esempio, per la resistenza che è stata opposta alla attuazione della normativa predisposta dal Governo che rendeva finalmente tassativi, e non più generalmente eludibili i divieti di circolazione domenicali. Si è resistito fino all'ultimo, di fronte ad una situazione davvero grave. Fortunatamente, un argine era stato posto ad opera di associazioni di recentissima costituzione di utenti di strade ed autostrade, le quali, davanti al Tribunale amministrativo regionale del Lazio, sono riuscite a

conquistare un margine di sicurezza, concreta e non astratta (visto che invece di sicurezza in astratto, e non in concreto, si è parlato nello stesso dibattito odierno), a beneficio di tutti i cittadini.

Un altro argomento di riflessione riguarda quella sorta di repubblica separata che sembra si voglia costituire, nel nostro paese, ad opera di certe categorie o corporazioni, come risulta da una serie di dichiarazioni che abbiamo raccolto sulla stampa. È stato infatti affermato, da parte di talune associazioni di autotrasportatori, che il decreto-legge era inaccettabile, in quanto stabiliva sanzioni pesanti per l'inosservanza di limiti di velocità che finora erano stati violati e che si intendeva continuare a violare.

Credo che raramente si sia registrata in Italia una manifestazione così massiccia di disobbedienza alla legge: e non certo di disobbedienza civile si può parlare, perché se l'adozione di comportamenti apertamente illegali può avere un valore nobile, quando sia finalizzata alla modifica di provvedimenti ritenuti ingiusti, assai meno nobile è l'intendimento di continuare a mettersi sotto i piedi le norme del codice della strada, approfittando dell'assoluta mancanza di controlli (è questo un punto nodale, su cui tornerò in seguito), ed assolutamente inaccettabile è la dichiarazione esplicita che non si intendono rispettare determinate norme, come appunto quelle relative ai limiti di velocità, e che se si vuole che la velocità sia limitata, bisogna rassegnarsi alla conseguenza che tutta la collettività ne paghi lo scotto!

Dove siamo andati a finire? Siamo andati a finire al punto che lo scotto economico la collettività ha già cominciato a pagarlo, visto che il protocollo di intesa raggiunto tra le organizzazioni di categoria ed il Ministero dei trasporti (anche su questo argomento tornerò tra breve) prevede un incremento del 10 per cento delle tariffe, laddove sappiamo bene che il tasso programmato di inflazione per il 1987 è dell'ordine del 4 per cento. Tale incremento viene giustificato proprio sulla base della necessità di far fronte alle

nuove sanzioni, che sarebbero così dispendiose per gli autotrasportatori, in quanto li costringerebbero, in ultima analisi, a rispettare la legge, quella legge che già vigeva e che molti si mettevano sotto i piedi, o meglio sotto le gomme dei TIR, sulle strade ed autostrade d'Italia.

Questo è il punto di partenza. Noi radicali non abbiamo certo la possibilità di occuparci di tutti i problemi, dato che siamo un drappello assai limitato numericamente, per quanto battagliero. Abbiamo però deciso di occuparci, sulla base di una scala di priorità che assegna un ruolo rilevante al problema della sicurezza della circolazione, dell'argomento oggi in discussione. Lo abbiamo fatto — l'ho già detto in quest'aula — sapendo di poter apparire unilaterali, proprio perché, prima di tutte le altre questioni poniamo quella della sicurezza, che è quella trascurata nel modo più abnorme e macroscopico. Ciò non toglie che abbiamo dichiarato il nostro consenso e la nostra piena disponibilità — e non vi sarebbe ragione per affermare il contrario — al riordino ed alla razionalizzazione del settore.

Posso rifarmi, molto serenamente, alle osservazioni del collega Potì, apparse sull'*Avanti!*, secondo cui occorre in Italia dare immediata applicazione alla direttiva CEE che stabilisce le norme sull'accesso alla professione, operare un rigido blocco del rilascio di nuove autorizzazioni al trasporto di cose per conto di terzi, fino al completo riequilibrio tra domanda ed offerta, rimuovere tutti gli ostacoli che si frappongono all'aggregazione delle piccole imprese in organismi associativi, quali cooperative e consorzi, rimuovere gli ostacoli che si frappongono all'integrazione dei vari modi di trasporto.

Posso rifarmi alle osservazioni del vicepresidente della Confetra, il quale — come si legge su *Il sole-24 ore* — ritiene sia necessaria, oltre l'attuazione degli interventi finalizzati alla corretta definizione dei rapporti economici, l'introduzione di una rigida regolamentazione dell'accesso alla professione, insieme all'erogazione di incentivi atti a favorire l'aggregazione sotto forma cooperativa,

consortile o societaria ed al riconoscimento di forme di prepensionamento a favore dei lavoratori autonomi (ovvero padroncini).

Su questi ed altri temi, per brevità, riporto le opinioni altrui, nelle quali ci si può largamente riconoscere, in quanto affrontano il nodo essenziale della polverizzazione — come è stata anche poco fa giustamente definita — del settore, di un eccesso dell'offerta sulla domanda, di una condizione anarchica, in definitiva, che induce gli operatori a fare vere e proprie corse contro il tempo e spesso contro la vita e l'incolumità altrui, per garantire la sopravvivenza delle proprie aziende. Quelli che ho indicato ci sembrano dunque obiettivi corretti, e debbo dire che alcuni aspetti di tale problema sono stati recepiti dalla Commissione, attraverso taluni degli emendamenti dalla stessa introdotti, che vanno valutati positivamente. Alcuni limiti a questa situazione di anarchia, a questo regime di proroghe, costanti nel tempo e nello spazio, vanno indubbiamente posti. Siamo perfettamente d'accordo.

Il discorso però è molto diverso quando si considera che i nuovi limiti e le nuove sanzioni introdotte dal decreto-legge sono stati giudicati eccessivi, da parte della Commissione, la quale — sulla base di una procedura su cui pure esprimerò una nostra valutazione — ha provveduto di conseguenza, riducendo decisamente le sanzioni ed introducendo norme come quella contenuta nel comma 7 dell'articolo 7, la quale dispone che l'adozione dei provvedimenti accessori, conseguenti alle infrazioni più gravi, sia subordinata alla definitività dei provvedimenti sanzionatori ed al passaggio in giudicato della sentenza di condanna, in caso di impugnazione davanti alla magistratura. Altre norme stabiliscono che neppure l'accertamento di più violazioni possa essere ritenuto sufficiente ai fini della revoca dei documenti di abilitazione alla guida o di una loro sospensione davvero incisiva, a carico di chi si è reso responsabile di comportamenti che non possiamo non definire obiettivamente irresponsabili e cri-

minali, che attentano alla vita di tutti noi.

Voi avete, diciamo, ammorbidito clamorosamente il testo del decreto-legge e le misure sanzionatorie nello stesso momento in cui il ministro ha firmato un protocollo che prevede un incremento del 10 per cento delle tariffe. Non voglio certo sposare acriticamente le affermazioni della Confindustria, me ne guardo bene, ma sono indotto, diciamo, a farci un pensierino sopra quando, nel documento della Confindustria inviato al Ministero dei trasporti a proposito di tali modifiche delle tariffe «ritoccate», o meglio aumentate, del 10 per cento, leggo che «sul piano sostanziale l'incremento tariffario, proposto nella misura del 10 per cento, appare ingiustificato, in quanto non trova alcun riscontro in dati obiettivi di carattere generale, tassi di inflazione, o di natura specifica, aumenti dei costi di trasporto».

Ancora più grave è la proposta di aumento del 10 per cento in quanto non si considera il complesso degli effetti della articolata manovra tariffaria concordata dal Ministero dei trasporti. L'insieme dei provvedimenti — prosegue la Confindustria — provocano sui prezzi di prodotti di largo consumo, come ad esempio quelli alimentari, incrementi di prezzo del 3-4 per cento, vale a dire che l'aumento del costo di trasporto assorbe integralmente il tetto programmato di inflazione per l'anno 1987».

Saranno discutibili o, diciamo, autentiche tali affermazioni della Confindustria? Vediamolo, discutiamo, portateci le vostre controdeduzioni, siamo pronti ad ascoltarle. Io constato ciò che avviene. I cittadini si rendono conto che la situazione, sul piano della sicurezza stradale, è insostenibile. Da più parti viene avanzata la richiesta di maggiore severità sulle strade nei confronti di quelli che sbrigativamente ed ingiustificatamente vengono chiamati «tirroristi». Sono d'accordo che si tratta di una definizione ingiusta se riferita ad un'intera categoria, ma bisognerebbe definire molto peggio quanti guidano a 130 o 140 chilometri all'ora sul

fondo bagnato delle nostre autostrade come avviene costantemente nei giorni feriali, quanti creano incolonnamenti di veicoli che rappresentano un pericolo per la pubblica incolumità, quanti si mettono a fare le corse sull'Appennino come purtroppo — io stesso ne sono stato testimone — avviene quotidianamente, quanti forzano i blocchi predisposti dalla autorità di pubblica sicurezza o lanciano blocchi di tufo sugli autocarri che viaggiano nei giorni in cui è indetto il fermo del settore dell'autotrasporto merci su strada. Di fronte a tali manifestazioni parlare di eversione e criminalità è davvero poco.

Dinanzi a tale situazione, dicevo, si richiede maggiore severità e si ritiene necessario inasprire le sanzioni. Cosa fa, allora, colleghi qui presenti, che in larghissima parte siete membri della Commissione trasporti, il Parlamento o meglio la Commissione trasporti della Camera, che certo rappresenta adeguatamente gli interessi degli autotrasportatori?

Innanzitutto emenda in maniera radicale il testo del decreto-legge e riduce drasticamente le sanzioni previste nello stesso momento in cui, ripeto, il Governo ha firmato il protocollo prima richiamato. Il collega Bernardi si è lamentato che il Governo abbia mantenuto fermo il testo originario del decreto. Invece ha fatto bene perché contestualmente ha firmato un protocollo con il sindacato, che aumenta le tariffe proprio per venire incontro agli aggravi di costo — presunti o reali, lo vediamo — derivanti dall'inasprimento delle sanzioni.

Allora, non siamo di fronte ad un provvedimento ingiusto e non equilibrato — così lo hanno definito i colleghi Bernardi e Ronzani che sono appena intervenuti — che calpesta i diritti e le stesse condizioni di lavoro di una fondamentale categoria operante nel nostro paese. Siamo, invece, di fronte alla conferma di determinati privilegi, alla conferma di una situazione inaccettabile, ai danni di tutta la collettività nazionale e a vantaggio di una categoria che evidentemente si sa molto bene tutelare.

Non dimentichiamo quanto è successo sul precedente decreto-legge, signor Presidente, quando la Commissione trasporti ha praticamente sequestrato il provvedimento! Non dimentichiamocelo! Avete tenuto il provvedimento e lo avete modificato il giorno prima della sua decadenza proprio nel tentativo di influire sul Governo perché, in sede di reiterazione lo modificasse nel senso da voi voluto. Ora, invece, il Governo ha mantenuto la versione originaria del decreto-legge — per la verità, con alcune modifiche — e voi lo definite, collega Bernardi, un incoraggiamento ad arrangiarsi e a non rispettare la legge. Perché? Le leggi sono fatte per essere rispettate.

Anche se vi sono categorie che ritengono di aver diritto a privilegi, pur in un contesto sicuramente difficile ed in una situazione in cui è certamente necessario un riordino della normativa, voi siete legislatori nell'interesse della nazione, non soltanto di alcune categorie, e quindi dovete scoraggiare le categorie dall'arrangiarsi, non solo approvando norme applicabili — su questo punto tornerò poi in conclusione del mio intervento — ma anche dando un contributo responsabile perché invece delle tentazioni e tendenze corporative più selvagge siano incoraggiati e perseguiti gli interessi generali del paese.

In questa situazione, invece, insistete con la nuova formulazione che viene sottoposta all'Assemblea e con emendamenti che ammorbidiscono ulteriormente le sanzioni. Sappiamo, ad esempio, che viene prevista la facoltà di pagare solo un quarto di quanto previsto, rispetto a sanzioni già fortemente ridotte, nel momento in cui l'agente della polizia stradale, bontà sua, se riterrà, procederà a spiccare contravvenzione nei confronti di chi sia stato sorpreso a superare i limiti di velocità, quelli sui carichi o comunque a violare altre norme, come, ad esempio, quelle sui cronotachigrafi.

Il modo in cui poi questa situazione viene seguita è davvero una realtà amara. Noi facciamo quello che possiamo, sicuramente poco. Dovremmo certamente

fare di più. Come radicali, cerchiamo, ripeto, di fare quello che possiamo, con le poche energie di cui disponiamo, ma è con amarezza che constatiamo come la stampa utilizza la questione della sicurezza stradale come un equivalente — lo si è già affermato in quest'aula in altra occasione — del mostro di Lochness nei giorni di ferragosto, ovvero quando mancano altre notizie da pubblicare sui giornali e si accenna allora alla gravissima situazione della sicurezza di chi si avventura sulle strade, soprattutto, ripeto, nel periodo di ferragosto quando, come sapete, si registra il più alto e spaventoso tasso di incidenti mortali causati da autoveicoli per il trasporto merci in particolare.

Tale atteggiamento di costante disattenzione evidenzia, secondo noi, anche una scarsa professionalità, se mi è consentito. Occorrerebbe, infatti, seguire questi provvedimenti anche quando prendono forma spesso nel vuoto o comunque nel buio di una Commissione. Senza far ciò, è evidente che il lamentarsi della inefficacia delle leggi e della loro distorsione in epoca successiva assume un valore assai meno rilevante. Bisogna, cioè, seguire i provvedimenti nel loro *iter* ed informare l'opinione pubblica anche al di fuori dei periodi canonici di attenzione presunta o reale. Si tratta, infatti, di problemi, la cui tragica incidenza si registra 365 giorni all'anno e non ci si può, quindi, ricordare della loro esistenza solo ad agosto. Mi auguro perciò che nei prossimi giorni si possa riscontrare una maggiore attenzione di quella registrata sin qui e che questo gruppo di legislatori così ben preparati — cui va per questo tutto il mio rispetto — e così attenti alle esigenze di una categoria sia costretto dalla maggiore attenzione dei mezzi di informazione a confrontarsi con l'attenzione e la riflessione dell'intera Assemblea e, quindi, anche dei deputati dei loro stessi gruppi, che, come spesso avviene, signor Presidente, per quanto riguarda la posizione politica assunta in Assemblea, vengono superati — non voglio dire ingannati — da quella degli addetti ai lavori, soprat-

tutto in materia come questa, la cui complessità risulta evidente anche dalla sola lettura degli emendamenti dell'onorevole Bernardi al testo in esame, con l'infinità di richiami a disposizioni precedenti, a decreti ministeriali, decreti del Presidente della Repubblica, al testo unico e al codice della strada; una materia in cui si intrecciano competenze di più ministeri, i quali non tralasciano occasione per baccarsi tra loro, visto che, come è noto, le competenze sono ghiotte.

Signor Presidente, io mi auguro davvero che l'Assemblea possa riflettere attentamente, e non con superficialità, sulle proposte che vengono avanzate. Se non lo farà, sarà poi ben poco lecito per ciascuno lamentarsi quando dovremo constatare — e dovremo farlo senz'altro se il testo rimarrà quello che le Commissioni riunite oggi ci propongono — che la sicurezza stradale resta una chimera, e che questo decreto-legge non è servito per fare ciò che avrebbe dovuto essere fatto.

Per concludere, noi siamo disponibili a soluzioni di razionalizzazione del mercato e del sistema dell'autotrasporto, ed anche prontissimi ad appoggiarle, anche se vediamo, pure in questo campo, resistenze ed arroccamenti feudali, che non riscontriamo certo per la prima volta.

Siamo però impegnati anche e soprattutto perché maggior rigore e severità improntino, da subito, questa normativa, ed in particolare perché vengano ripristinate le norme sanzionatorie che sono state rimosse.

In subordine — lo preannuncio, signor Presidente — noi ripresenteremo il testo originario del decreto-legge del Governo. Voglio proprio vedere se la maggioranza di Governo sceglierà di stare dalla parte di chi ha forzato la mano in Commissione, ovvero dalla parte del Governo, che aveva previsto norme e sanzioni ben precise. La nostra sarà una proposta subordinata; ma sono proprio curioso di vedere come si comporteranno a questo proposito maggioranza ed opposizione.

Ci sembra, in particolare, che ciò che manca in questo decreto-legge sia proprio

quello che più serve: il potenziamento dei controlli. È perfettamente inutile che parliamo di inasprimento delle sanzioni se la struttura che deve comminarle è esile ed inadeguata, come sono oggi la polizia stradale e le altre forze che per conto dello Stato, direttamente o per delega, hanno il compito di verificare le condizioni di sicurezza o di insicurezza sulle strade o autostrade. Qua veramente casca l'asino, signor Presidente, perché è perfettamente inutile che continuiamo ad emettere gride manzoniane che non trovano possibilità di attuazione, così come non la trovano oggi le norme che già esistono, ma non vengono per nulla fatte rispettare, per carenze strutturali, e per una certa debolezza di intervento, che purtroppo temiamo si debba ormai stabilmente riscontrare oggi, in particolare all'interno della polizia stradale. Sono dati preoccupanti e gravi che costituiscono un'altra delle facce di questa medaglia, già di per sé assai ambigua, che stiamo esaminando.

In conclusione, noi che siamo stati accusati dalla stampa specializzata e dalle riviste che fanno capo alle organizzazioni degli autotrasportatori di essere dei criminalizzatori, o quanto meno degli irresponsabili, dei cittadini, ed in particolare dei parlamentari, i quali hanno la facoltà di muoversi in libertà, secondo la pienezza del mandato costituzionale (che pure, come sapete, in questa legislatura non riconosciamo e contestiamo).

Possiamo agire in libertà, come cittadini e come deputati, perché non siamo vincolati a tutelare gli interessi costituiti (e ne siamo orgogliosi), interessi che, nella loro specificità, cozzano con quelli generali dei 57 milioni di nostri concittadini che si mettono sulle strade. Non di rado, all'inizio del loro viaggio, costoro debbono farsi il segno della croce, per invocare sicurezza. Chi non è credente deve magari ricorrere al corno appeso sullo specchietto retrovisore, o ad aggeggi propiziatori di buona sorte.

Ecco, non vorremmo che, terminato l'esame di questo decreto-legge, anche i nostri colleghi deputati, come tutti i citta-

dini italiani, dovessero tornare sulle strade muniti del corno di prammatica, o di santini vari, o di immagini di san Cristoforo, con la scritta «guidaci e accompagnaci tu». Siamo nel pieno della nostra attività legislativa, dipende dalla nostra responsabilità la possibilità di imprimere una svolta alla situazione, nel senso di una maggiore razionalizzazione e moralizzazione. Abbiamo anche la possibilità di prescrivere più incisivi controlli e vincoli migliori perché la sicurezza sia tutelata sulle strade del nostro paese. Cerchiamo di farlo, cerchiamo di non lasciarci sfuggire questa occasione; cerchiamo, per una volta, di trasmettere un segnale incoraggiante al paese, mostrando che siamo in grado di opporci alla potenza, che talvolta è onnipotenza, dei gruppi di pressione che esistono. Si tratta di gruppi che agiscono magari in rappresentanza di esigenze legittime, non voglio contestarlo; conculcano però, in nome di quelle, le esigenze più generali e ben più legittime a mio modo di vedere, di cui sono portatori i nostri concittadini nella loro totalità, che pure — e prioritariamente — dovremmo difendere e tutelare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore per la X Commissione, onorevole Bernardi.

GUIDO BERNARDI, *Relatore per la X Commissione*. Signor Presidente, sarò ancora più telegrafico di quanto non sia stato nel mio precedente intervento.

Mi consenta il collega Rutelli, con tutto il rispetto e la stima che ho per lui, di dirgli che il suo intervento è stato venato da due preconcetti. Il primo è che la categoria degli autotrasportatori sia una potentissima *lobby* di pressione; il secondo che la Commissione trasporti della Camera sia quella — cito testualmente — «che rappresenta adeguatamente gli interessi degli autotrasportatori».

Mi rendo conto che, essendo quello dei radicali un ristretto manipolo, non è loro possibile assistere a tutte le sedute di tutte

le Commissioni. Se però l'onorevole Rutelli avesse potuto assistere ai nostri lavori, probabilmente non avrebbe fatto queste due osservazioni.

Mi fa piacere, intanto, la sua preoccupazione per le mancate sanzioni — quelle che sarebbero mancate, a suo dire — per i gesti criminali. Mi sembra infatti di ricordare che, negli anni di piombo, i radicali erano normalmente dalla parte di quelli che, nella guerriglia urbana, esercitavano la violenza tutti i santi giorni.

FRANCESCO RUTELLI. Sono scemenze che ti puoi risparmiare!

GUIDO BERNARDI, *Relatore per la X Commissione*. È un segno di un recupero all'ordine che certamente vi fa onore, e che soprattutto è utile per la democrazia italiana.

Desidero anche fare una precisazione, spiegando il significato di una parola, che forse mi è sfuggita nell'improvvisazione del discorso. Quando parlavo di evitare «arrangiamenti» non intendevo dare significati oscuri, ambigui a questo termine; volevo semplicemente dire che una sanzione eccessiva rispetto all'infrazione finisce con l'assomigliare ad una grida manzoniana: chi ha il compito di applicarla molte volte si guarda bene dal farlo, per non colpire con eccessiva durezza chi ha commesso l'infrazione.

L'aumento delle tariffe, con la relativa incidenza sul costo dei trasporti, collega Rutelli, è una decisione del Governo che nulla ha che fare con la sicurezza. È vero che gli autotrasportatori hanno affermato che la maggior sicurezza ha un costo, poiché, essendo più lento, il trasporto diventa più oneroso anche per loro. La decisione, però, non è dipesa da questo. Si tratta di due valutazioni diverse.

Dovremmo ricondurci, per capire, alle radici della crisi dell'autotrasporto. Io desidero assicurare al collega Rutelli che la Commissione trasporti ha ascoltato anche i rappresentanti della grande utenza. Il rappresentante della Confindustria, della cui memoria il collega ha letto qualche

stralcio, in Commissione ha riconosciuto che vi è uno squilibrio del 25 per cento fra domanda ed offerta del trasporto merci. La percentuale del 30 per cento, citata altrove, non era esatta, e può darsi che non lo sia nemmeno quella del 25 per cento; queste cifre denotano comunque un persistente grave squilibrio fra domanda ed offerta.

Negli anni passati l'autotrasportatore — frazionato, sminuzzato, frammentato in miriadi di piccole aziende — ha pagato pesantemente, sulla sua pelle, lo scotto di queste situazioni. Altre volte è stato citato l'esempio del petrolio: negli anni del boom economico dei paesi industrializzati il costo del carburante era talmente basso da non incidere sui prezzi industriali; questo fino al momento in cui i paesi orientali si sono accorti della loro forza; con la guerra del *Kippur*, allora, tutto è cambiato. Ma certamente l'autotrasporto merci è oggi più attento ai propri bisogni; e se il Parlamento non tenesse conto di questo farebbe male.

La Commissione trasporti, in tutte le sue componenti, non ha mai preso in esame le esigenze degli autotrasportatori finì a se stesse. Se il ministro ha ecceduto nel concedere aumenti tariffari, possiamo fare soltanto una cosa — a parte il fatto che l'onorevole Rutelli può sempre utilizzare strumenti del sindacato ispettivo nei confronti del ministro Signorile — e cioè contribuire a modificare il regime tariffario che in questo momento credo non sia il più idoneo a riportare equilibrio. Il piano generale dei trasporti, però, incoraggia le parti ad indirizzarsi verso contrattazioni collettive ed accordi che il ministro ratifica con propri decreti.

Mi auguro, al di là delle polemiche, onorevole Rutelli, che il decreto-legge induca una maggiore sicurezza. Non abbiamo addolcito le sanzioni a favore degli autotrasportatori ed elevato le velocità semplicemente per far piacere ad una categoria. Le considerazioni esposte da Rutelli sulla situazione delle strade l'abbiamo constatata tutti ed abbiamo anche noi visto criminali in azione. Il collega Rutelli ne avrà trovati anche tra gli auto-

mobilisti e i motociclisti, oltre che fra gli autotrasportatori. Stiamo attenti, dunque, ai facili giudizi (*Commenti del deputato Rutelli*).

Certamente la sicurezza non dipende soltanto da un complesso di norme che il decreto-legge in esame prevede. La sicurezza, comunque, non sarà garantita neppure quando avremo riformato la legge n. 298. Un primo passo può essere rappresentato dalla professionalizzazione dello accesso al mestiere, ma si avrà sempre la necessità di adeguare l'azione attraverso l'introduzione di nuove tecnologie che assicurino la sicurezza attiva e passiva del mezzo, istruzioni e cultura più consone al trasporto moderno. In altri termini il processo di garanzia della sicurezza è in divenire e non può essere mai un fatto statico.

Sarei curioso anch'io di vedere come reagirebbero sia la maggioranza sia l'opposizione alla riproposizione, mediante la presentazione di un emendamento del gruppo radicale, del testo originario del decreto. Inviterei l'onorevole Rutelli a giustificare le sue proposte di modifica. Noi in Commissione abbiamo dato giustificazione dei nostri emendamenti che hanno modificato l'originario testo normativo del Governo, ritenendo di migliorarlo. Se il collega Rutelli vuol fare una scommessa con l'Assemblea, ripresentando il testo originario del decreto a scopo provocatorio, ne spieghi dettagliatamente il motivo. Noi risponderemo con eguale puntualità di riferimenti: altrimenti non sapremmo come fare perché non credo che questa sia una lotta in una sorta di *plaza de toros* dove un torero ha un toro da sconfiggere, nè tanto meno si tratta di una sorta di lotta tra galli.

Mi auguro che il disegno di legge in esame venga approvato nel testo della Commissione ed assicuro ancora il collega Rutelli che non vi è alcuna faziosità da parte nostra.

PRESIDENTE. Rinvio ad altra seduta il seguito del dibattito, che sarà ripreso con la replica del rappresentante del Governo.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 835, 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 (4244).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 835, 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 nel Mezzogiorno.

Ricordo che nella seduta del 19 dicembre 1986 la Camera ha deliberato in senso favorevole sulla esistenza dei presupposti richiesti dal secondo comma dell'articolo 77 della Costituzione per la adozione del decreto-legge n. 835, del 1986, di cui al disegno di legge di conversione n. 4244.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ricordo altresì che nella seduta del 15 gennaio scorso la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Napoli, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

VITO NAPOLI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge si avvia, con l'esame del Parlamento, a concludere la sua vita contrastata e protrattasi per quasi un anno. Il decreto-legge n. 835 è infatti l'ultimo di una serie, in quanto prima di esso sono decaduti, per decorrenza dei termini, quelli recanti i numeri 218, 411 e 593, che quello che siamo chiamati a convertire riproduce in buona parte. Infatti, il continuo esame ed il riproporsi del decreto-legge nel tempo ha fatto sì che il suo contenuto si arricchisse sempre di nuovi argomenti rispetto a quelli considerati inizialmente.

Ci troviamo, pertanto, di fronte ad un

decreto *omnibus* con il quale si affrontano numerosi problemi che, in effetti, hanno bisogno di essere risolti subito: dalla proroga dell'amministrazione straordinaria delle aziende in crisi (legge Prodi) con notevoli aggiunte normative, all'intervento per i programmi di riconversione e ristrutturazione del settore siderurgico, dalla razionalizzazione del settore dei tubi saldati e non al funzionamento ed all'avvio della legge n. 64 sul Mezzogiorno, dai rapporti con i fondi FESR sino alle nuove procedure per la legge n. 1470, dal mantenimento della cassa integrazione straordinaria sino ancora alla validità degli atti giuridici e dei provvedimenti adottati sulla base dei decreti-legge non convertiti.

La Commissione industria, che ha esaminato in sede referente il disegno di legge per la conversione del decreto n. 835, non ha apportato altre modifiche alla proposta del Governo se non quella della soppressione dell'articolo 10 e del trasferimeto del suo contenuto come articolo 2, al testo del disegno di legge. Si tratta di una operazione più tecnica che politica, trattandosi della validità degli atti compiuti vigendo i precedenti decreti che ho citato prima.

L'approvazione in sede referente del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 835 non è senza ragione. Esso, infatti, salvo alcune parti, quali quelle riguardanti i rapporti tra bilancio e fondi CEE e FESR e le nuove procedure per la legge n. 1470, è il frutto di un lungo dibattito nei due rami del Parlamento. L'ultimo decreto assomma in sé tutte le rettifiche che, soprattutto al Senato, sono state di volta in volta proposte allo scopo di realizzare un provvedimento chiaro e gestibile. Occorre in questo senso dare atto al Governo di aver inserito le variazioni richieste nell'ultima proposta, anche se resta sullo sfondo l'anormalità di un decreto unico comprensivo di cinque o sei argomenti diversi che forse abbisognavano di singoli e più specifici provvedimenti.

Ci rendiamo conto, tuttavia, che la disomogeneità dei contenuti ha di fronte l'ur-

genza di provvedere ad una serie di interventi diretti a garantire situazioni giunte ad un punto tale di difficoltà da far rischiare danni gravi all'intervento dello Stato soprattutto nei settori produttivi.

A tutta questa materia si aggiunge, su indicazione della Commissione per gli interventi nel Mezzogiorno, fatta propria dal relatore sentito il Comitato ristretto, una proposta collegata all'articolo 7 riguardante l'agenzia per la promozione e lo sviluppo del Mezzogiorno. Si tratta di un emendamento con il quale si vorrebbe favorire, se il Parlamento lo approverà, l'esodo del personale della cessata Cassa per il Mezzogiorno.

Entrando nel merito del provvedimento al nostro esame, gli articoli 1, 2, 3 e 4 riguardano l'attività dei commissari delle aziende in amministrazione controllata, in base alla legge n. 95 del 1979. Il problema è quello di favorire la cessione delle aziende commissariate ad altri imprenditori, essendosi rivelata questa l'unica strada percorribile per tentare di salvare le aziende ed insieme i posti di lavoro.

Con l'articolo 1, in particolare, si prevede un'ulteriore proroga di 9 e 6 mesi dell'esercizio delle imprese in amministrazione straordinaria, a seconda della data di scadenza dell'esercizio stesso. Tale proroga viene chiesta ad un preciso scopo: consentire o accelerare la conclusione delle trattative di cessione che abbisogna, per essere realizzata, di aziende in funzione dato che, quando sono ferme, in genere non si vendono.

Con l'articolo 2 si tende a rafforzare invece la posizione finanziaria del commissario. Si precisa, infatti, che i possessori di mandati irrevocabili all'incasso, rilasciati nei due anni anteriori all'inizio della procedura, per contratti nei quali il commissario sia subentrato, sono tenuti a versare i relativi importi al commissario straordinario stesso. Lo scopo è di aumentare la massa attiva per il risanamento dell'azienda, pur tenendo conto dei diritti dei terzi.

L'articolo 3 rende inoperativi gli articoli 2560, secondo comma, e 2112, primo

comma, del codice civile, limitatamente ai lavoratori non contestualmente trasferiti, nei riguardi delle società cessionarie. Il problema è di acquisire dalle amministrazioni straordinarie le aziende, senza che gli imprenditori siano chiamati a rispondere dei debiti risultanti dai libri contabili, ovvero dei diritti dei lavoratori che non siano stati trasferiti. Il tutto ai fini dell'economicità della gestione dell'impresa ceduta.

Proprio per il rafforzamento delle imprese commissariate è prevista al secondo comma l'esenzione dal pagamento delle penali e delle sanzioni amministrative per i contributi previdenziali obbligatori non versati alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto (questo testo è stato inserito dal Senato in uno dei decreti precedentemente decaduti).

L'articolo 4 è il frutto delle diverse esperienze di amministrazione straordinaria. Come è noto, la legge 3 aprile 1979, n. 95, prevede solo due casi di chiusura del procedimento di liquidazione coatta amministrativa; si allarga, quindi, la previsione dell'articolo 118 della legge n. 267 del 1942, consentendo la chiusura della procedura in tutti i casi previsti dalla stessa legge fallimentare, cioè anche prima della ripartizione finale dell'attivo, e anche quando non possa essere proseguita la procedura per insufficienza dell'attivo.

Con il secondo comma si prevede un formale provvedimento di chiusura dell'amministrazione straordinaria, in analogia con l'articolo 119 della legge fallimentare.

Gli articoli 5 e 6 riguardano il settore siderurgico. Anche in questo caso si prorogano i termini della legge 2 aprile 1986, n. 88, per la presentazione dei programmi di ristrutturazione e riconversione nel settore della produzione dei tubi senza saldatura (un problema che il Parlamento ha trattato ampiamente). Si propone di differire la scadenza dal 30 settembre 1986 al 31 dicembre 1987 per le imprese che prevedono di realizzare riduzioni della capacità produttiva nel settore della

produzione dei tubi senza saldatura; inoltre, si propone il differimento dal 30 settembre 1986 al 31 dicembre 1987 (l'emendamento è del relatore in questo caso) del termine per la presentazione delle domande di ammissione al contributo previsto dalla legge n. 88 del 1986; infine, sempre con un emendamento del relatore, si prevede di spostare al 31 dicembre 1987 il termine per il CIPI per l'esame delle domande di modifica (quest'ultimo differimento è motivato dalla lentezza dell'iter dei programmi di ristrutturazione).

L'articolo 6 affronta il tema delle imprese per la produzione di tubi saldati, alle quali vengono estesi i benefici della legge n. 193, se realizzano entro il 30 giugno 1987 riduzioni della capacità produttiva. I diversi commi precisano le procedure temporali e finanziarie dell'incentivazione del provvedimento.

L'articolo 7 prevede che l'Agenzia per la promozione dello sviluppo del Mezzogiorno possa iniziare la sua attività senza attendere la definizione del suo assetto organizzativo. Sembra che sia difficile e lento il procedimento per avviare il funzionamento dell'agenzia; per altro, si corre il rischio che una serie di provvedimenti in corso non siano poi adottati.

Se si pensa che già l'anno scorso, in periodo di commissariamento della Cassa per il Mezzogiorno, gli interventi si sono ridotti da 6 mila a 3 mila miliardi, risulta chiaro che il rischio che corriamo, non avendo l'Agenzia per la promozione dello sviluppo del Mezzogiorno in funzione, è di veder ridurre nei prossimi due-tre mesi l'impegno finanziario previsto. Con questo articolo si attribuisce all'Agenzia stessa la capacità di funzionare, in attesa della definizione del suo assetto organizzativo.

La legge 1° marzo 1986, n. 64, prevede infatti che cessi la gestione commissariale e si insedi l'Agenzia, la quale deve dotarsi degli strumenti necessari per il suo funzionamento. Proprio per evitare il vuoto operativo per un breve periodo (in questo caso fino al 28 febbraio 1987) proporrei, altresì, lo spostamento al 30 marzo 1987

del termine fissato al 28 febbraio 1987 per l'emanazione del decreto previsto dall'articolo 4 della legge n. 64 del 1986.

Si tratta di una norma tecnica e transitoria; il Parlamento, infatti, nell'esame di uno dei decreti-legge non convertiti in questa materia ha già imposto il limite politico che l'Agenzia provveda ad attuare i programmi approvati nei piani di completamento.

Il terzo comma prevede, per ragioni contabili, il trasferimento all'Agenzia delle somme assegnate dalla Comunità europea allo Stato italiano per il finanziamento dei fondi FERS. A tale articolo assieme ad altri colleghi il relatore ha presentato un emendamento tendente a regolare l'esodo del personale della cessata Cassa per il Mezzogiorno, che entro il 31 dicembre 1987 potrà chiedere il collocamento a riposo anticipato, ricevendo in contropartita (questa è, comunque, la ripetizione di provvedimenti assunti per altre categorie) l'attribuzione di cinque anni di servizio ai fini del compimento dell'anzianità necessaria per la pensione e per le diverse liquidazioni. Gli oneri dovrebbero essere posti a carico dalla legge n. 64 del 1986.

Con l'articolo 8 si provvede a realizzare lo snellimento delle procedure della legge 18 dicembre 1961, n. 1470, di finanziamento di piccole e medie aziende in difficoltà. Si tratta di una legge che non funziona più, ma per la quale sono stanziati somme che erano state devolute dal Ministero dell'industria e dall'IMI alle imprese stesse.

Con questo articolo, si danno compiti più vasti ma anche più precisi all'IMI, per chiudere con celerità le partite debitorie ancora aperte; direi che è importante: probabilmente si tratta di una sessantina di pratiche che occorre in qualche modo definire. Il Ministero dell'industria (che, in questo caso, avanza la proposta di questo articolo), tende a chiudere questa che ormai è una partita contabile.

L'articolo 9 riguarda il mantenimento dei lavoratori in cassa integrazione, per il periodo necessario al procedimento di

cessione delle aziende in amministrazione straordinaria; la proroga è di 6 mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione di questo decreto.

Ecco il quadro complessivo in cui si presenta questa proposta: si tratta d'argomenti che devono essere definiti e di provvedimenti già in vigore, che abbisognano egualmente di approvazione da parte del Parlamento. Quanto è sotteso ai temi delle aziende in crisi, delle migliaia di lavoratori in difficoltà, dello sviluppo del Mezzogiorno, impone un'attenta valutazione parlamentare ed un voto favorevole a questo provvedimento.

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

GIORGIO SANTUZ, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato. Mi riservo d'intervenire in sede di replica, signor Presidente.

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

ALBERTO PROVANTINI. Le assicuro, signor Presidente, che a quest'ora non ripeterò le considerazioni critiche che siamo costretti spesso a svolgere sullo abuso dei decreti-legge, sul carattere dei decreti *omnibus* (lo ha ricordato il relatore Napoli) che, come in questo caso, implicano problemi tanto diversi; ma la lettura del provvedimento in esame suggerisce due considerazioni generali.

Come ella sa, in questi giorni è stato presentato il rendiconto del Governo; si dice (in soldoni), che il Governo Craxi ha cambiato l'Italia; si danno giudizi trionfalistici sulla nostra economia; siamo stati bombardati poi da un giudizio secco: se l'Italia è cambiata — si dice —, se si sono ottenuti determinati risultati, ciò è dovuto al decisionismo del Governo! Ma il problema non è discutere (tanto meno in questa occasione) sui cambiamenti avvenuti, sui risultati che abbiamo conseguito (a cominciare dalla riduzione del tasso di inflazione), anche se, in verità, dopo aver

recitato il lungo elenco di tutti i tetti abbassati, ci si dovrebbe ricordare che ve n'è uno che si è alzato, che è stato sfondato, sopra l'11 per cento, costituito da due milioni e mezzo di disoccupati, con una situazione drammatica nel Mezzogiorno ed una prospettiva per cui il divario tra nord e sud, di uno a due, diventerà di uno o quattro per il tasso di disoccupazione (ne lascio immaginare tutte le conseguenze, anche sul piano della tenuta democratica).

Debbo ancora ricordare come questi risultati positivi, là dove vi sono stati, siano dovuti in gran parte agli effetti di una situazione economica internazionale non solo favorevole ma, per certi versi, irripetibile. Basterebbe questo decreto-legge a dimostrare l'infondatezza di questi giudizi, di cui il Governo si compiace, e della pagella dei voti che dà a sé stesso.

Signor Presidente, siamo ancora a rinnovare, a prorogare non solo un decreto-legge reiterato quattro volte (l'ha ricordato il relatore Napoli), ma anche scadenze di strumenti legislativi che ci siamo dati nel pieno della recessione economica, che anzi il Parlamento, nella precedente legislatura, si è dato. Ciò dimostra che, da una parte, vi sono settori, comparti, aree che (non solo nel Mezzogiorno, ma anche nel centro e nel nord d'Italia) ancora sono in crisi; vi sono situazioni di crisi che dopo anni, non hanno trovato ancora soluzioni. Credo che interverrà il collega Chella, per quanto riguarda la situazione della Liguria, e la FIT Ferrotubi.

Ciò dimostra come il Governo non solo non abbia predisposto un disegno organico di politica industriale, o disegni di legge che riformassero gli strumenti esistenti, ma non abbia nemmeno consentito che leggi di riforma venissero approvate dal Parlamento: è il caso della GEPI. È stato approvato (il sottosegretario ne è a conoscenza) da oltre un anno un provvedimento in materia da parte della Camera, ma giace bloccato al Senato, da oltre un anno. È il caso della legge Prodi: da una parte, il Governo ne propone la soppressione; dall'altra, è costretto a chiedere la proroga dei termini dell'ammini-

strazione straordinaria e mai accetta la nostra proposta di discuterne la riforma. È anche il caso della legge sulla cooperazione industriale, sugli interventi urgenti per la salvaguardia dell'occupazione (così la chiamò il compianto Marcora), approvata dal Parlamento due anni fa e resa inoperante dalla CEE e da diversi ministeri, nonostante il fatto che questa legge, la sua ispirazione, abbia suscitato ed in qualche modo incentivato la costituzione di 250 cooperative, che non solo davano e possono dare risposta a problemi gravi per altrettante imprese in crisi, ma hanno chiesto 200 miliardi di finanziamenti, a valere su questa legge, per progetti di sviluppo!

Possiamo anche citare il caso, che non attiene agli strumenti, ma ad un grande settore come quello siderurgico, cui oggi si estendono i benefici relativamente ai tubi saldati. Si prevedono incentivi per la rottamazione degli impianti, mentre con altri provvedimenti in discussione in queste ore in Parlamento, si prorogano i termini dei prepensionamenti. Dopo anni, dopo aver concesso i finanziamenti per la rottamazione degli impianti, si sono ridotti di 50 mila unità gli addetti in questo settore (si prevede che saranno ridotti di altri 10, 15 mila). Santuz non era sui banchi del Governo, ma io ricordo la disputa con il ministro Darida, proprio da parte di chi vi parla, in ordine al fatto che l'ipotesi comportasse la riduzione di 23 mila o 36 mila posti! Anche la più pessimistica delle previsioni che io azzardai allora, da quest'aula, è stata superata.

Né si danno risposte concrete a questo comparto, se è vero come è vero che, nonostante ciò, non vi è stato il risanamento finanziario: la FINSIDER è ancora esposta per centinaia di miliardi; né si dà risposta a situazioni come quelle ricordate dalla FIT Ferrotubi.

La seconda considerazione generale, riguarda il Mezzogiorno. Oltre ai ritardi storici che non ricorderò per brevità, oggi registriamo un altro ritardo (altro che decisionismo!), non nel fare una legge di riforma, sia ben chiaro, ma nell'attuare una legge del Parlamento! Non possiamo

non denunciare il fatto che parliamo oggi di attuare quanto sancito dalla legge n. 64 di un anno fa, e questo solo per dare avvio all'agenzia per la promozione dello sviluppo nel Mezzogiorno. Quanto tempo ci vorrà, perché poi questa operi concretamente, sottosegretario Santuz (non essendo presenti né un ministro, né un sottosegretario per gli interventi nel Mezzogiorno)? Poi, si porranno i problemi di intervento, di indirizzo, di sviluppo del Mezzogiorno: si capovolgerà la vecchia linea della Cassa, dell'intervento straordinario che in passato, su ogni cento lire trasferite alle piccole imprese, solo l'1 per cento, solo l'1 per cento dei 44 mila miliardi, ha fatto affluire alla piccola impresa nel Mezzogiorno?

Dinanzi al caso emblematico della Campania, dinanzi ad 80 mila imprese artigiane, che danno risposta in termini di occupazione con 200 mila dipendenti, si erogano appena 6 miliardi l'anno, su un bilancio di 6 mila miliardi, nella regione interessata (e poi parliamo del dramma di Napoli)! Occorrerebbe un'agenzia per lo sviluppo che sviluppasse la basi produttive e l'occupazione, non in modo assistenziale o clientelare, bensì con interventi a sostegno della piccola impresa e dell'occupazione, affinché nel Mezzogiorno si affermi una componente che non sia fuori mercato, e cioè quella che noi definiamo imprenditorialità diffusa.

Auspichiamo una rapida attuazione dell'Agenzia, affinché si vada verso una nuova politica di sviluppo nel Mezzogiorno. Il nostro è un voto teso a rendere possibile la conclusione delle operazioni di salvaguardia, di risanamento e di ripresa dei punti di crisi, attraverso tutti gli strumenti di cui proroghiamo oggi i termini (per la siderurgia, per i tubi, per la legge Prodi, la GEPI, eccetera). Il nostro non è però un voto di assoluzione delle pesanti responsabilità che ha il Governo!

Anziché discutere — se mi è consentito — se sciogliere o meno la legislatura, si esaminino come recuperare questi ritardi!

Nello specifico, chiediamo, per queste ragioni, al rappresentante del Governo, in

ordine all'ipotesi di modifiche al testo in esame, con riferimento anche ad alcune proposte, come quella dello slittamento dei tempi previsti dall'articolo 5 o come quella contenuta dall'emendamento da noi proposto all'articolo 7, che vengano date garanzie affinché si corrisponda alle aspettative del paese ed alle indicazioni del Parlamento (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, anche in questo caso siamo di fronte ad un quarto decreto-legge: è inutile ripetere tutto quanto riguarda la «decretomania» di questo Governo che dimostra, tra l'altro, l'incapacità di portare avanti i decreti-legge che emana. Almeno trovasse la maggioranza in Parlamento per poter proseguire, questo Governo, si direbbe che qualche cosa realizza! Invece vengono reiterati i decreti perché decadono e ciò avviene senza tenere minimamente conto dei ditattiti che si sono svolti. Andiamo avanti con decreti-legge che si affastellano e che contengono norme disparate, relative ad argomenti differenti.

Anche in questo caso, il decreto di cui si chiede la conversione in legge può essere diviso in tre parti: quella relativa all'amministrazione straordinaria delle aziende (applicazione del codice civile, provvedendo alla loro eventuale chiusura entro determinati termini); quella riguardante la siderurgia; quella, in terzo luogo, concernente il Mezzogiorno.

Circa quest'ultimo aspetto, già l'onorevole Parlato, in sede di Commissione parlamentare per il controllo sugli interventi nel Mezzogiorno, ha ricordato la disattenzione del Governo e la drammaticità della situazione, sia per quanto riguarda coloro che lavoravano presso la cessata Cassa del Mezzogiorno sia per quanto riguarda la crescente disoccupazione, mentre l'agenzia sorta per la promozione e lo sviluppo del Mezzogiorno non ha ancora trovato una propria identità ed operatività.

Il provvedimento in esame dovrebbe fornire appunto l'indicazione della strada da percorrere per l'attuazione dell'agenzia. Io, tuttavia, mi limiterò ad affrontarne la parte che riguarda la siderurgia ed, in particolare, la FIT-Tubi di Sestri Levante.

Ripeto ciò che lo stesso sottosegretario qui presente ha ascoltato come richiesta in Commissione: quali garanzie può dare il Governo circa la sorte della FIT-Tubi? Si è svolto un incontro in questi giorni — cioè dal momento in cui il decreto è stato reiterato — tra le parti interessate? Riconosce il Governo che vi sono stati almeno due anni di continue promesse, di colloqui, di assicurazioni di garanzie alle industrie interessate a mantenere in vita la FIT-Tubi, mentre i lavoratori dipendenti sono stati sottoposti a continue docce scozzesi di promesse e delusioni?

Cosa s'intende fare? Occorre dirlo con chiarezza, essendo inutile inserire sempre i termini «ristrutturazione o riconversione». Certo occorre che non decadde il precedente decreto-legge che riconosceva l'esigenza di una ristrutturazione tale da consentire il reinserimento e la ripresa completa della produzione, ma ciò non è avvenuto. Vogliamo allora fornire le garanzie necessarie oppure vogliamo limitarci alla previsione dell'articolo del decreto-legge concernente anche la FIT-Tubi, senza indicare iniziative capaci di realizzare veramente qualcosa?

Si vuole giungere a poter dichiarare che non si può più ripristinare l'efficienza dell'azienda FIT-Tubi e che, quindi, bisogna pensare ad altro, fino a concepire addirittura una «Disneyland» a Sestri Levante? Questa è una responsabilità pesantissima, in quanto, ove non intervenisse un'iniziativa urgente da parte del Governo, potrebbe dar luogo nella zona a gravi e pesanti reazioni.

Dico ciò con grande preoccupazione, essendo assolutamente impossibile che si proceda, dopo circa 3 anni, con promesse, dando illusioni, senza intervenire nei confronti di quella grande azienda alla quale va data la responsabilità del

rilancio completo dell'azienda FIT-Tubi di Sestri Levante.

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

Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Napoli.

VITO NAPOLI, Relatore, Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo solo sottolineare che queste norme che sono all'esame della Assemblea suscitano certamente un dibattito ampio, che peraltro è stato già realizzato in sede di Commissione.

Voglio rimarcare quanto hanno affermato i colleghi intervenuti nel dibattito in ordine alla necessità di riforme, ma anche rilevare come sia soprattutto importante ritrovare capacità di intuizione — lo dico al Governo nella mia qualità di relatore — circa l'intervento dello Stato per la salvaguardia delle strutture produttive e degli equilibri sociali. Mi riferisco alla «legge Prodi», che è ferma, ed alle leggi di sostegno, che hanno bisogno di essere riprese e non per adottare altri decreti-legge perché il rischio cui andiamo incontro, in tal caso, è che queste cose, non affrontando i nodi dei problemi, si riproporrebbero.

La seconda considerazione che ritengo mio dovere svolgere, sulla linea degli interventi pronunciati e, soprattutto, di quello dell'onorevole Provantini, è relativa al fatto che in ordine al Mezzogiorno — questo dato è stato ampiamente sottolineato anche in sede di Commissione — non è più possibile coprire i vuoti operativi con operazioni legislative. Occorre accelerare i tempi di attuazione della legge n. 64 per quanto riguarda l'agenzia. Credo che il Parlamento si stia rivelando sensibile al problema; esso accetta e propone proroghe, ma il rischio è che il Mezzogiorno non abbia più a disposizione tempo per accettare proroghe.

Per queste ragioni chiediamo, certo, alla Camera di approvare il provvedimento, ma soprattutto chiediamo al Governo, per quanto riguarda il Mezzo-

giorno, atti concreti, che risolvano i problemi non con le proroghe tendenti a far funzionare l'Agenzia, ma attraverso l'applicazione della legge n. 64.

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

GIORGIO SANTUZ, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato. Presidente, se lei consente, vorrei poter replicare in altra seduta.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Santuz.

Il seguito del dibattito è, pertanto, rinviato ad altra seduta.

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni.

Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Martedì 27 gennaio 1987, alle 17:

1. — Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, recante misure urgenti per il settore dei trasporti locali (4242).

*Relatore: Grippo.
(Relazione orale).*

2. — Votazione a scrutinio segreto delle proposte di legge:

S. 1720. — Senatori MANCINO ed altri: Modifiche alla disciplina della custodia cautelare (già articoli 2 e 3 della proposta di legge n. 4080, approvata dal Senato, stralciati, con deliberazione dell'Assemblea, nella seduta del 5 novembre 1986) (4080-bis).

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 26 GENNAIO 1987

VIOLANTE ed altri: Introduzione dell'articolo 466-bis nel codice di procedura penale concernente la disponibilità degli atti dell'istruttoria (4112).

3. — *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

S. 1834. — Disposizioni particolari per le elezioni suppletive del Senato della Repubblica (*approvato dal Senato*) (4083).

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge costituzionale:*

S. 1538. — Modifiche ed integrazioni alla legge costituzionale 23 febbraio 1972, n. 1, concernente la durata in carica dell'Assemblea regionale siciliana e dei Consigli regionali della Sardegna, della Valle d'Aosta, del Trentino-Alto Adige e

del Friuli-Venezia Giulia; modifiche ed integrazioni allo Statuto speciale per la Valle d'Aosta (*modificato, in prima deliberazione, dal Senato*) (1299-B).

Relatore: Vernola.

(*Prima deliberazione*).

(*Relazione orale*).

La seduta termina alle 19.20.

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*

INTERROGAZIONI ANNUNZiate

INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE

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

con la conclusione del quadrimestre, 12 milioni circa di alunni e studenti delle scuole di ogni ordine e grado riceveranno le schede e le pagelle scolastiche;

che a molti di essi, oltre il 90 per cento, verrà consegnata una speciale valutazione aggiuntiva riguardante l'insegnamento della religione cattolica, in quanto per la prima volta dal 1930 è stata applicata la disposizione di cui all'articolo 4 della legge 824 che risale appunto a quell'anno;

la valutazione riguardante l'insegnamento della religione sarà « inserita » nella pagella (meglio tardi che mai !);

è stato necessario giungere al nuovo Concordato per attuare ciò che già nel 1930 sembrava ovvio e necessario;

con la scheda o la pagella e la speciale valutazione per l'insegnamento della religione cattolica emerge già in questo primo quadrimestre la grave discriminazione a cui sono sottoposti tutti gli alunni che non si avvalgono di tale insegnamento facoltativo delle attività alternative, che non avranno alcuna valutazione —;

anche in relazione alle conclusioni del Presidente del Consiglio nel recente dibattito sulla fiducia al ministro della pubblica istruzione Falcucci, a che punto sia l'attuazione delle indicazioni in quelle conclusioni illustrate;

in particolare se non intenda procedere tempestivamente alla eliminazione di ogni discriminazione nella composizione del collegio dei docenti rispetto alle valutazioni finali di scrutinio e di ammissione agli esami di maturità, tenendo presente, infatti, che può essere compatibile con il nuovo concordato la partecipazione del docente di religione al Collegio dei docenti e l'espressione della sua particolare valutazione aggiuntiva, quella partecipazione non è assolutamente compatibile con l'articolo 4 della legge 824 del 1930 (« l'insegnamento di religione è senza voti ed esami ») né con il principio di non discriminazione di cui all'articolo 9 della legge 121 del nuovo Concordato, né con i principi di eguaglianza sanciti dalla Costituzione;

se non ritenga che « senza voti né esami » non possa che significare astensione dalla valutazione finale da parte del docente di religione;

se non ritenga che in caso contrario sarebbe evidente la violazione di ogni principio di uguaglianza e di non discriminazione;

se non ritenga che gli stessi collegi dei docenti qualora dovessero essere chiamati ad operare in tali condizioni risulterebbero illegittimi pertanto le loro decisioni sottoposte ad ogni tipo di contestazione giurisdizionale. (5-03028)

CAPANNA E CALAMIDA. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che il ministro del lavoro è presidente della Commissione regionale per l'impiego della Campania, visto la delibera 59 della Commissione stessa che regola il riavviamento al lavoro degli edili della Campania per cui si è ricorso ai benefici previsti dalla legge n. 36 del 1979, premesso che il ministro stesso ha recentemente esplicitato in sede di Commissione regionale la propria con-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 26 GENNAIO 1987

vinzione della necessità della utilità della lista di mobilità —:

se ritiene tale posizione compatibile con il disposto del comma 4 articolo 4 del decreto-legge 882 del 22 dicembre 1986 che abroga la possibilità di fruizione della legge n. 36 del 1979 da parte delle aziende edili impegnate nelle grandi opere pubbliche;

se non pensa che tale elemento di schizofrenia politica si configuri come un gratuito omaggio ai costruttori, liberi in tal modo, dell'unico vincolo potenziale

per un controllo democratico e istituzionale delle assunzioni;

se non pensa che in tal modo la categoria degli edili sarà costretta ad un nuovo precariato fatto di lavoro nero e di ricatti salariali anche in contrasto con quanto previsto dal punto 3 della piattaforma di CCNL presentata da FILLEA-CGIL, FILCA-CISL, FENEAL-UIL;

se il ministro a questo punto non ritenga più onorevole liberare almeno la presidenza della Commissione regionale per l'impiego della Campania dalla propria presenza. (5-03029)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

—

TREMAGLIA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato attuale del ricorso per pensione di guerra n. 732099 del signor D'Angelo Francesco, nato il 19 aprile 1904, attualmente residente in Canada, assegnato ad un magistrato della Corte dei conti per la relativa istruttoria di competenza nel 1980. (4-19676)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quando verrà messa in pagamento la pensione del signor Polato Nello, residente in Venezuela, per la quale la Corte dei conti restituendo — elenco n. 359 del 27 maggio 1985 — gli atti del ricorso n. 716507 alla Direzione generale delle pensioni di guerra, ha sentenziato che le infermità accusate dall'interessato erano ascrivibili all'8ª categoria, Tab. A a vita. (4-19677)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere lo stato attuale della pratica di pensione di vecchiaia in convenzione internazionale del signor Dellea Lido nato a Portoferraio (Livorno) il 1º novembre 1923, attualmente residente in Francia, che dovrebbe trovarsi presso la sede regionale dell'INPS della Toscana. (4-19678)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere quando verrà messa in pagamento la pensione certificato n. 10015833 categoria VO del signor Zefilippo Antonio nato il 16 febbraio 1921, alla moglie Morra Maria Sofia procuratrice dello stesso residente in Accadia (Foggia). (4-19679)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere lo

stato attuale del riesame — da parte della sede di Torino Sud dell'INPS — della domanda di pensione VOS n. 83402205 presentata in data 22 agosto 1985 dal signor De Feo Antonio nato il 15 gennaio 1922, attualmente residente in Gran Bretagna. (4-19680)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere quando verrà messa in pagamento all'estero la pensione IO/S rif. 51934 0900/82004802 della sede INPS di Lecce — la cui domanda fu inoltrata il 16 ottobre 1979 — dal signor Catalano Lorenzo nato a Bari il 14 settembre 1923. (4-19681)

GUARRA. — *Al Ministro per i beni culturali ed ambientali.* — Per sapere se sia a sua conoscenza e quali provvedimenti intenda adottare al riguardo, il comportamento delle Sovrintendenze della Basilicata, che in ordine all'applicazione della legge 8 agosto 1985, n. 431, lascia incontrollati gli speculatori che fanno man bassa di litorali, monti, beni archeologici, mentre perseguita con spirito eccessivamente punitivo le piccole costruzioni edilizie, esigendo correzioni progettuali di balconi e finestre, lasciando decorrere inutilmente i termini stabiliti dalla legge, ponendo in essere una vera e propria azione vessatoria nei confronti dei cittadini che vogliono realizzare una casa.

Forte con i deboli, debole con i potenti, il denunciato comportamento delle Sovrintendenze lucane consente lo scempio che un'impresa francese sta facendo di un costone del Pollino, mentre si accanisce contro cittadini frapponendo ostacoli ingiustificati alla soddisfazione dei propri diritti. Il tutto sembra derivare dall'affidamento a personale incompetente di attività di controllo dei progetti, che dovrebbe essere svolta da chi ne abbia i titoli e la capacità. (4-19682)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del tesoro.*
— Per conoscere lo stato del ricorso per pensione di guerra registrato dalla Corte dei conti nel 1984 con il n. 875139, del signor Di Gennaro Ferdinando nato il 23 agosto 1927 e residente in Gran Bretagna. (4-19683)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del tesoro.*
— Per conoscere lo stato attuale del ricorso per pensione di guerra (posizione 9109858) prodotto dal signor Tomassini Aldo nato il 25 luglio 1923, attualmente residente in Argentina. (4-19684)

BELLUSCIO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso

1) che nel comune di Taurianova (RC), a seguito di recenti consultazioni amministrative, è stato raggiunto un accordo tra PCI, PSI e lista « Sveglia » per la costituzione di una Giunta municipale che si reggerebbe su una maggioranza di 16 voti su 30 (7 PSI, 3 PCI e 6 « Sveglia »);

2) che Taurianova è al centro di una zona dove si avverte pesantemente la presenza di gruppi mafiosi e che quindi i pubblici poteri sono chiamati ad esercitare un ruolo essenziale nel contrastare preoccupanti fenomeni di criminalità organizzata;

3) pare che al consigliere Marcello Romeo, della lista « Sveglia », verrà attribuita la carica di sindaco, mentre ad un secondo rappresentante della stessa lista verrà riservato un assessorato supplente;

4) che la coalizione nasce nel segno del rinnovamento del costume e di un nuovo modo di governare allo scopo di contrastare il potere della famiglia Macri che da decenni domina politicamente la scena locale —:

a) se sia a conoscenza dei *curriculum* dei sei eletti nella lista « Sveglia » che sono stati confermati dal prefetto di Reggio Calabria davanti alla Commis-

sione parlamentare sul fenomeno della mafia;

b) se può dal canto suo confermare che Romeo Marcello, candidato sindaco, è cugino di appartenenti al notissimo clan degli Avignone implicati nella strage di Razzà, dove furono uccisi due carabinieri; che suo padre, Romeo Domenico, è stato ucciso in un agguato mentre transitava per una strada di campagna insieme con tale Cianci di San Martino, anche egli in « odore di mafia »; che tale Petullà Carmelo, detto « Memè », conosciuto come l'incappucciato o l'uomo del cimitero, in « odore di mafia », è suo cognato;

c) se può confermare le seguenti altre notizie relative ai rimanenti consiglieri della lista « Sveglia », determinante ai fini della costituzione della nuova maggioranza:

1. che il consigliere Viola Marcello, laureato in biologia, ma non esercitante la professione, detto « u' malandru » è figlio di Viola Rocco, detto « u' malandru », che è stato ucciso in una imboscata di mafia; che il consigliere comunale Viola è stato sottoposto da giovane al soggiorno obbligato, può volte ristretto in carcere, ed ora è sottoposto a procedimento penale per l'articolo 416-bis del codice penale; che è cognato del latitante omicida Zagari Pasquale e genero del noto Zagari Rocco, in « odore di mafia »; che, per ammissione del prefetto di Reggio Calabria il consigliere comunale Viola è considerato « un pezzo da 90 » e tale da poter essere ritenuto il futuro boss della zona destinato a prendere il posto degli Avignone;

2. che il consigliere Mallamaci Walter, medico, è considerato molto vicino al Viola Marcello, con il quale era addirittura abbinato nella propaganda elettorale;

3. che il consigliere Calivi Angelo è genero del noto pregiudicato Totò Rositano, detto « u' marocchinu »; che il nonno del consigliere Gaetano Rositano, è stato ucciso in un agguato mafioso; che gli zii ed in particolare Vincenzo Rosi-

tano, ritenuto elemento pericoloso, sono stati più volte in carcere;

4. che il consigliere Giovinazzo Giuseppe, detto « u' pacciudu », coordinatore di una serie di piccole imprese edilizie, ha la sua attività e la destinazione dei suoi redditi sottoposti a particolari approfondimenti;

5. che il consigliere Sposato Giovanni è omicida ed ha scontato 14 anni di carcere, beneficiando infine di vari condoni; che suo padre, Sposato Giuseppe, anche egli omicida, è stato ristretto in carcere; che il fratello, Sposato Francesco, pure omicida, è in carcere da circa 20 anni; che altro fratello, Sposato Domenico, è in carcere quale mandante di omicidio commesso dal figlio, anche egli in carcere; che la cognata, Domenica Ursida, è attualmente agli arresti domiciliari per estorsioni; che la famiglia Sposato, per un ventennio, ha dominato la zona di Taurianova;

d) se il Governo concorda con la valutazione secondo cui il fine della trasparenza, nel governo della cosa pubblica, che non può non essere l'obiettivo delle istituzioni, non può raggiungersi con mezzi, strumenti ed uomini verosimilmente inquinati e che quindi nessun fine può giustificare l'utilizzazione di taluni mezzi;

e) se anche a Taurianova, analogamente a quanto è stato fatto a Limbadi e a Quindici, non ricorrano gli estremi perché possano essere attivati i poteri previsti dalla legge per sciogliere il consiglio comunale. Tale organo infatti si troverebbe ad essere condizionato dagli elementi sopra descritti, il cui *curriculum* desta legittima preoccupazione. Non può essere pensabile che si possa contenere il potere di una famiglia con esponenti politici locali che possono anche ammantarsi di sinistrismo ma a cui, per i precedenti e per i contesti da cui derivano, è difficile immaginare di poter affidare con sicura coscienza la gestione dei pubblici poteri che invece sono chiamati a giocare un ruolo determinante nella lotta alla malavita organizzata. (4-19685)

MONGIELLO. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere se è a conoscenza della decisione assunta dalla Giunta regionale pugliese con la quale vengono individuati gli ambiti territoriali turisticamente rilevanti in provincia di Foggia ed in forza della quale non è stata inclusa quale sede di aziende di promozione turistica il comune di Manfredonia.

È da considerarsi che la stessa Giunta regionale, con provvedimento n. 560 del 3 febbraio 1986 ebbe ad approvare i criteri per l'individuazione degli ambienti turisticamente rilevanti, fissando determinati parametri. È da ritenersi infatti, che i trenta esperti nazionali di turismo che formano il comitato consultivo (articolo 3 della legge quadro) hanno approvato all'unanimità un documento che per quanto riguarda gli ambiti turistici indica, aree di media vastità. Inoltre, prendendo a modello i criteri per l'individuazione degli ambiti turisticamente rilevanti il sistema territoriale del comprensorio di Manfredonia presenta l'esistenza dei parametri assunti per la individuazione di comune con sede naturale per azienda di promozione turistica. Il comune di Manfredonia infatti ha un patrimonio di cultura e di civiltà quanto mai ricco di contenuti che si ripercorrono in un cammino di oltre mille anni. Esso è inoltre ricco di risorse balneari, termali e artistiche con una seria struttura alberghiera ed è sede fin dal 1962 di una azienda di soggiorno che ha avviamento e riconoscibilità in Italia e all'estero.

L'interrogante chiede inoltre di sapere quali iniziative il ministro intenda adottare in merito. (4-19686)

TESSARI, BONINO, RUTELLI, CORLEONE, BANDINELLI, STANZANI GHEDINI, TEODORI E CALDERISI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

se corrisponde al vero la notizia di stampa secondo cui 35 omosessuali sarebbero stati accompagnati in questura a Roma, perché sorpresi a Montecaprino, un suggestivo giardino nei pressi del

Campidoglio abitualmente frequentato da omosessuali oltre che da molti turisti;

se non ritenga che in un momento così delicato per la vita del paese, in cui addirittura nominativamente si lanciano pesanti accuse contro i membri del Governo italiano da parte di attive centrali del terrorismo internazionale, le forze dell'ordine debbano essere impegnate in ben diverso modo;

se inoltre non ritenga che queste ripetute caccie all'omosessuale, spesso condotte con così plateale dispiegamento di forze da far supporre un'esuberanza inutilizzabile degli organici delle forze di polizia, configurino una vera e propria odiosa persecuzione nei confronti di cittadini che hanno gli stessi diritti, nell'ambito della legge scritta, di tutti gli altri.

Gli interroganti inoltre chiedono di conoscere i criteri che ispirano il ministro e le forze dell'ordine nell'organizzare siffatte battute indegne di un paese che dichiara di non avere pregiudizi antiomosessuali. (4-19687)

RONCHI. — *Ai Ministri delle finanze, di grazia e giustizia e della difesa.* — Per conoscere — in rapporto a quanto pubblicato dall'agenzia *Punto Critico* —:

quale sviluppo abbiano avuto le indagini condotte dalla Guardia di finanza, nonché i risultati conseguiti, in merito ai dirottamenti verso il Sud Africa di materiale d'armamento d'origine italiana imbarcato a Talamone nel 1979-1980 ed in epoche successive; i risultati delle verifiche effettuate in più riprese, a partire dal luglio 1983, presso la Capitaneria di porto di Talamone dalla magistratura italiana e da quella danese;

sempre in rapporto a quanto pubblicato da *Punto Critico*, se siano state svolte indagini sulla « Sears Chartering », il cui titolare Saverio Sears avrebbe abitato fino a qualche tempo fa a Modena prima di trasferirsi a Copenhagen e posto

che uffici « acquisti » della « Sears », la cui sede principale è a Chicago, sono ubicati a Firenze, lungarno Acciaiuoli;

se del pari siano state avviate indagini sulla « Hugo Trumphy » di Genova e su un suo *brooker*, Domenico Tortora, in considerazione del fatto che questa società, come la « Sears Chartering », sarebbe la principale noleggiatrice di navi, danesi e non, dedite al trasporto di armi e munizioni dall'Italia verso paesi sconosciuti;

se non ritengano di sequestrare i telex di dette società, nonché quelli del posto pubblico di Grosseto, al fine di appurare i luoghi finali di sbarco dei carichi imbarcati a Talamone, luoghi deducibili dalle istruzioni date, proprio via telex, per la firma delle « polizze di carico ». (4-19688)

PAZZAGLIA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere in quale modo ritiene di poter contribuire a risolvere il problema della copertura degli organici giudiziari in Sardegna ed in particolare nel circondario di Nuoro dove da tempo mancano numerosi magistrati; e se questa situazione, non diversa da quella di altre sedi poco ambite, non venga ritenuta dal ministro come l'ennesima prova della necessità di modifica delle norme che regolano l'assegnazione dei magistrati nelle diverse sedi. (4-19689)

PAZZAGLIA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere se sia informato delle condizioni della SS. 388 Oristano-Sorgono nel tratto compreso nella provincia di Oristano e della protesta dei sindaci dei comuni attraversati per ottenere il riattamento di essa; quali misure intenda adottare per far eseguire i lavori, urgentissimi. (4-19690)

POLI BORTONE, RALLO E ALOI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e*

per i beni culturali ed ambientali. — Per conoscere:

i motivi che li hanno determinati ad aggiudicare due dei 39 progetti dell'operazione « giacimenti culturali » ad una ditta, la Video-Italia srl, che si presenta sia come proponente, sia come concessionaria;

quali valutazioni hanno indotto a ritenere « proponente » la stessa ditta, considerato che, nello spirito della legge, proponente doveva essere un istituto di chiara fama o di pubblica utilità (università, regioni, musei, ecc.) e che nello statuto la società ha per oggetto « il noleggio e la produzione di programmi televisivi e cinematografici »;

in base a quali valutazioni sono stati affidati ben due progetti, per un importo totale di oltre 16 miliardi con la possibilità di assumere 140 persone, ad una ditta che evidentemente non può essere di provata affidabilità, né è di dimensioni medio-grandi, dal momento che dagli atti costitutivi della Video-Italia srl con sede in Milano, via Leopardi 1, si evince che il capitale sociale deliberato è di 99 milioni e quello sottoscritto e versato di lire 20 milioni, e dalle « spese » imputate nel bilancio della ditta stessa al 31 dicembre 1984 alla voce « costo del lavoro » sono individuati « stipendi impiegati lire 21.224.360, contributi su stipendi lire 7.134.058; accantonamento 14^a mensilità lire 1.288.100; accantonamento TFR lire 1.403.610 per un totale di lire 31.050.128 ».

Si chiede quindi di sapere come è possibile valutare rispetto ad altri progetti presentati come particolarmente « impegnativi » gli argomenti dei due progetti che sono stati assegnati a tale impresa: « Banca dati del folklore italiano », che evidentemente l'ENIT e le agenzie turistiche non conoscono e che per l'interesse nazionale non si può porre ben al di sopra del recupero o della valorizzazione delle opere d'arte sepolte nei musei o dei castelli e delle fortezze adibite a stalla o depositi agricoli; e la lingua italiana uno strumento del *made in Italy* (analisi dei

termini in uso nei linguaggi specialistici, magari in quello politico) che forse dovrà assicurare la producibilità del nome del Guercino in « Popeye » o « Little Blind », per assicurare l'interesse degli stranieri alle sue opere. (4-19691)

BARZANTI E MINUCCI. — *Ai Ministri dell'ambiente, del bilancio e programmazione economica e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere — premesso che

nella laguna di Orbetello (Grosseto) si sta verificando un processo di grave alterazione degli equilibri ecologico-ambientali, tanto che la regione Toscana ha presentato in data 22 settembre 1986 al ministro dell'ambiente e al ministro del bilancio, un progetto per il disinquinamento della laguna che prevede — tra l'altro — il completamento della rete fognante della città e lo smaltimento dei reflui urbani depurati fuori del ristretto ambiente lagunare e cioè in mare aperto tramite la costruzione di un apposito collettore;

tale progetto necessita di un finanziamento complessivo di 11 miliardi e 300 milioni ed è urgente e assolutamente indispensabile che venga realizzato entro tempi brevissimi per scongiurare un ulteriore eccesso di scarichi inquinanti di origine urbana che sono alla base del processo di atrofizzazione che si è andato accentuando in questi ultimi anni e che rappresenta ormai una minaccia mortale per l'intero sistema lagunare;

stando alla gravità della situazione, il comune di Orbetello ha rivolto anche una richiesta all'ENEA affinché nel piano quinquennale predisposto dall'ente, con la finalità di accentuare la ricerca e gli interventi sulla protezione dell'ambiente naturale e la salute dell'uomo (problemi che sono posti in primo piano dalle forme assunte dal degrado dell'ambiente naturale cui fa perno la laguna di Orbetello), venga considerata l'opportunità di un intervento scientifico di altissimo livello che individui tutte le cause del

processo di deterioramento in atto e prospettati anche le soluzioni più adeguate al problema;

lo stato della laguna di Orbetello è giunto ormai al limite di guardia tanto che recentemente, proprio in virtù di una improvvisa accentuazione dei fenomeni fisici nelle acque lagunari, l'intero bacino di Levante è stato sconvolto da un gravissimo disastro ecologico con la morte di oltre 150 tonnellate di pesce pregiato;

tutto ciò rappresenta una perdita difficilmente quantificabile poiché il danno propriamente economico si somma a quello del venir meno delle condizioni fisico-chimiche delle acque necessarie alla vita marina —:

se il Governo ed in particolare i ministri in indirizzo, considerata l'importanza nazionale della laguna di Orbetello, sotto il profilo ambientale, paesistico e turistico, intendono intervenire immediatamente, unitamente con il comune di Orbetello e la regione Toscana, per rendere operanti a tempi brevi tutte le misure necessarie alla tutela della laguna, salvaguardandone le caratteristiche ambientali e quanto rappresenta nella economia orbetellana da un punto di vista economico-sociale per la grande importanza che hanno sempre avuto le attività legate alla pesca;

se, in questo contesto, ritengono di dover procedere, ed entro quali tempi, al finanziamento del progetto presentato dalla regione Toscana per realizzare un primo intervento di tutela della laguna, in attesa di misure più organiche e risolutive;

se intendono intervenire per facilitare l'accoglimento della proposta avanzata all'ENEA dal comune di Orbetello per uno studio finalizzato alla conoscenza dei fenomeni in atto, inserendo, a questo fine, l'ambiente lagunare tra i progetti che l'ente intende realizzare nel piano quinquennale. (4-19692)

FIORI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso

che recentemente una donna dedita al vagabondaggio è deceduta per il freddo accanto alla fontana di piazza Colonna a Roma;

che episodi analoghi vanno ripetendosi con inquietante frequenza in tutto il paese, stante il rilevante aumento del fenomeno dell'accattonaggio e del vagabondaggio;

che detto fenomeno, è divenuto civilmente intollerabile e non può non ferire la coscienza dei cittadini —:

se non ritenga opportuno far verificare la reale funzionalità delle infrastrutture deputate all'assistenza delle persone emarginate, e la reale potenzialità ricettiva dei pubblici ricoveri delle persone bisognose dell'assistenza pubblica, allo scopo di eliminare in via preventiva il triste fenomeno del vagabondaggio e dell'accattonaggio, che, come sopra citato, molte volte porta a tragici epiloghi.

(4-19693)

FIORI. — *Al Ministro dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere — premesso che

un gruppo di agricoltori e di rappresentanti delle maggiori cooperative agricole della provincia di Latina hanno richiesto alle organizzazioni professionali (Coldiretti, Imprenditori agricoli, Confagricoltura e Confcoltivatori) e ai ministeri competenti un intervento rivolto a definire una programmazione del settore agricolo, al fine di provvedere al potenziamento degli strumenti di intervento a favore degli agricoltori per sostenere i loro programmi di investimento;

la programmazione inoltre dovrebbe prevedere il coordinamento del lavoro degli agricoltori e la possibilità di commercializzazione dei prodotti per evitare che grandi eccedenze attualmente esistenti si deteriorino nei campi e nei relativi depositi —:

quale programma organizzativo si intende predisporre per evitare che le

componenti del settore agricolo di Latina continuino a trovarsi in una situazione paradossale al limite del collasso e quali indicazioni il ministro intende dare alle organizzazioni di categoria per coordinare e attuare il programma di tale settore.

(4-19694)

BATTISTUZZI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

per il decremento delle iscrizioni nelle scuole medie statali per ciechi, in particolare nella scuola media « A. Romagnoli » di Roma, dovuto all'inserimento degli alunni minorati della vista nella scuola media statale normale, vari docenti sono tenuti a far domanda di trasferimento secondo l'ordinanza ministeriale n. 46 del 4 febbraio 1984 e successive modificazioni;

i docenti delle scuole per ciechi di Roma vedono le loro domande di trasferimento presentate al Provveditorato agli studi di Roma considerate come domande di passaggio di cattedra, in virtù di un'interpretazione della posizione delle scuole speciali che non trova conferma nel decreto del Presidente della Repubblica 1° ottobre 1964, n. 1617, attuativo della legge 31 dicembre 1962, n. 1859, in cui le scuole medie per ciechi sono considerate come scuole normali frequentate da alunni ciechi, né nell'articolo 122 del decreto del Presidente della Repubblica n. 417/74 che non fa distinzione tra i docenti per l'appartenenza a ruoli ordinari o a ruoli speciali;

inoltre, in maniera del tutto contraddittoria, mentre non si consente ai docenti il trasferimento a domanda, si provvede al trasferimento d'ufficio di quelli soprannumerari, sia nelle dotazioni organiche aggiuntive che nelle scuole normali non richieste;

tale situazione porta all'assurda discriminazione di insegnanti particolarmente meritevoli, che si mettono a dispo-

sizione di alunni handicappati evitandone l'emarginazione —:

se non ritenga di intervenire per rimuovere presso il Provveditorato agli studi di Roma le cause che determinano la discriminazione dei docenti delle scuole per ciechi, e della scuola media « A. Romagnoli » in particolare;

se non ritenga di dover apportare nella prossima ordinanza ministeriale sui trasferimenti del personale docente tutte quelle modifiche atte ad incentivare il trasferimento di personale di ruolo specializzato in servizio nelle scuole medie statali sui posti di sostegno, affinché possa ulteriormente essere favorito quel processo di integrazione e di inserimento degli alunni handicappati. (4-19695)

TATARELLA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere:

i motivi per i quali l'amministrazione comunale di Grumo Appula (BA) non ha ancora adottato il piano regolatore generale, commissionato ai tecnici sin dal 1981, contribuendo così in modo determinante alla crisi del settore edilizio, ai settori artigianali collegati e ai livelli occupazionali;

altresì se risultino al Governo i motivi del mancato decollo della zona artigianale già individuata dal comune.

(4-19696)

RUTELLI, BANDINELLI, BONINO, CALDERISI, CORLEONE, STANZANI GHEDINI, TEODORI E TESSARI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che

il 10 dicembre 1985 il giovane Fabio Saini, ventiquattrenne di Perugia, presentava regolare domanda al ministro della difesa, nella quale si dichiarava obiettore di coscienza e chiedeva di svolgere servizio civile alternativo;

nella domanda il giovane affermava che la propria scelta derivava e deriva

oltre che da profondi convincimenti, anche dal suo vissuto di omosessuale: « La percezione della diversità come pericolo si realizza tanto a livello di rapporti tra le persone quanto a livello di rapporti tra nazioni. Nella logica di percepire il diverso come pericolo i rapporti possono avere solo una valenza conflittuale e la soluzione del conflitto si ottiene solo con l'eliminazione di uno dei termini »;

con comunicazione datata 13 novembre 1986 il giovane veniva riconosciuto obiettore di coscienza e ammesso al servizio sostitutivo civile ai sensi della legge n. 772 del 1972;

appena un mese dopo l'accettazione della domanda Fabio Saini veniva convocato dal Distretto militare di Perugia per essere informato che sarebbe stato sottoposto ad una visita medica da lui richiesta; il giovane non si sottopone alla visita giacché mai da lui è stata richiesta;

all'inizio del mese corrente Fabio Saini è stato convocato d'autorità all'ospedale militare di Perugia, dove gli sono stati « concessi » 90 giorni di temporanea non idoneità —:

1) da quale atto risulta la richiesta del giovane Fabio Saini di essere sottoposto a visita medica;

2) quali motivi hanno indotto l'autorità militare di Perugia a « concedere » 90 giorni di temporanea non idoneità al giovane già riconosciuto obiettore dal Ministero;

3) se non ritiene di dover comunque assicurare il diritto a svolgere il servizio civile anche a tutti i cittadini omosessuali, non potendosi altrimenti comprendere la ragione di qualsiasi diversa direttiva la quale comporterebbe inquisizioni e provvedimenti anticostituzionali incivili e soprattutto assurdi, visto che la condizione affettiva e sessuale non può in alcun modo influire sul corretto svolgimento del servizio civile;

4) se non ritiene di dover immediatamente intervenire nei confronti delle

autorità militari perugine la cui condotta, oltre che in contrasto con le decisioni del Ministero della difesa, appare ispirata da una volontà discriminatoria e persecutoria. (4-19697)

CANULLO, RUBBI, GIANNI E TREBBI ALOARDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso

che è imminente la visita in Italia del primo ministro della Corea del Sud, Ro Sin Yong;

che in questi giorni le agenzie di stampa di Seul hanno informato che è stato posto agli arresti domiciliari il leader della opposizione Kim Dae Yung;

che nella Corea del Sud le violazioni dei diritti dei cittadini e la risposta repressiva ad ogni manifestazione di dissenso politico e sindacale contraddistinguono la politica del Governo in carica;

che è stato cacciato dal Parlamento ed arrestato il deputato Yo Sung Hwan « reo » di aver fatto un discorso non gradito al Governo;

che negli ultimi mesi sono state sciolte 40 organizzazioni sindacali, sociali e studentesche;

che 95 avvocati sono stati arrestati per aver assunto la difesa dei cittadini perseguitati per le loro idee;

che si contano a migliaia i giovani, i lavoratori e gli intellettuali arrestati —:

se non ritengono farsi interpreti — nei colloqui con la delegazione coreana — dei sentimenti di indignazione e protesta del popolo italiano per la politica repressiva che viene esercitata nella Corea del Sud inserendo nella « agenda » dei colloqui la questione del rispetto dei diritti umani, civili, sindacali e politici e manifestando esplicitamente il sostegno a tutti coloro che si battono per la libertà e la democrazia. (4-19698)

BATTISTUZZI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che sempre più frequentemente si registrano pesanti ritardi nei servizi aerei di linea con gravi disagi per gli utenti e danni anche di natura economica — se non si ritenga opportuno adottare anche nell'ambito della aviazione civile, con i necessari adattamenti, disposizioni analoghe a quelle del decreto ministeriale del 22 dicembre 1984, n. 3101 con cui si introduceva un rimborso parziale del prezzo del biglietto dei treni rapidi nel caso di ritardi non dovuti a forza maggiore pari e superiori ad un'ora. (4-19699)

GUARRA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se e quali provvedimenti intenda adottare al fine di pervenire allo scioglimento del consiglio comunale di Buccino in provincia di Salerno ove il sindaco e la Giunta comunale, da cui già si sono dimessi due assessori, non hanno più la maggioranza per poter deliberare ed il procedimento di revoca del sindaco comporterebbe tempi lunghissimi tali da paralizzare ulteriormente l'attività amministrativa. Trattandosi di comune terremotato per cui l'azione dell'amministrazione comunale è indispensabile per realizzare le opere della ricostruzione, la soluzione migliore per ridare vita ad una amministrazione efficiente appare quella del ricorso alle urne. (4-19700)

GUARRA. — *Ai Ministri per il coordinamento della protezione civile, di grazia e giustizia e dell'interno.* — Per conoscere quali provvedimenti siano stati adottati a seguito della denuncia presentata in data 3 aprile 1982 al Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Sala Consilina, nonché al Ministro della protezione civile ed al prefetto della provincia di Salerno da parte di alcuni cittadini del comune di Auletta i quali lamentavano illecità avvenute nella assegnazione di prefabbricati. (4-19701)

RONCHI. — *Ai Ministri degli affari esteri, del commercio con l'estero, dell'interno, delle finanze e della difesa.* — Per sapere — in relazione alla vicenda degli undici camion scortati da carabinieri e polizia, che portavano materiale militare da Teano a Talamone —:

chi aveva autorizzato la vendita e in quale paese, non risultando che materiale del genere sia in uso in Portogallo;

quali controlli sono stati eseguiti sulle polizze di carico relative al materiale imbarcato, quando è stata deliberata la vendita dall'apposito comitato interministeriale che si riunisce presso il Ministero del commercio con l'estero ed a quale ditta è stata concessa l'autorizzazione, se per il carico era prevista la clausola di *end-use* e di *no-transshipment*. (4-19702)

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

Fabio Saini di Perugia ha presentato domanda di servizio civile sostitutivo a quello militare, in quanto non violento e omosessuale, il 22 dicembre 1985;

tale domanda è stata accolta il 13 novembre 1986 (prot. n. 7/7849/0) —:

per quale ragione il suddetto obiettore non ha ancora una destinazione di sede dove prestare il servizio civile e se la nuova visita di controllo è da porre in relazione alla normativa del decreto del Presidente della Repubblica 2 settembre 1985, n. 1008, che contiene norme che ad avviso dell'interrogante, andrebbero riviste e che comunque non dovrebbe trovare applicazione dopo l'accoglimento della domanda di obiezione di coscienza. (4-19703)

RONCHI. — *Ai Ministri della marina mercantile, delle partecipazioni statali e degli affari esteri.* — Per conoscere — anche in riferimento a quanto pubblicato dall'agenzia *Punto Critico* da chi venne noleggiata la motonave « Freccia Rossa » per

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 26 GENNAIO 1987

compiere trasporti dall'Italia alla Libia nel 1972 ed in particolare da chi venne noleggiato il trasporto del 15-16 agosto 1972 partito da Livorno, con carichi speciali, per un porto della Libia;

se il « Freccia Rossa » apparteneva all'epoca alla società « Sicilferro » con sede in Sicilia ed in caso positivo quale era la forma societaria e da chi era composto il consiglio di amministrazione di tale società;

se il « Freccia Rossa », ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica del maggio 1968 che approva il « Regolamento per l'imbarco e il trasporto delle merci pericolose » aveva una regolare certificazione di idoneità rilasciata dal Registro Navale Italiano e in che data;

quale il contenuto della « polizza di carico » relativo al viaggio del « Freccia Rossa » del 15-16 agosto 1972;

come risultano alla Capitaneria di porto di Livorno le merci imbarcate sul « Freccia Rossa » ai sensi del regolamento citato e quanti viaggi la motonave risulti abbia iniziato da questo porto con destinazione la Libia;

i motivi per cui l'ENI, come specifica sempre *Punto Critico*, donò 3 miliardi, nel 1972, ed a chi, come furono posti in bilancio, per la costituzione di un « Istituto del petrolio » in Libia;

se l'Istituto sia stato realizzato e quali siano state — e siano — le sue finalità. (4-19704)

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

CORLEONE, BANDINELLI, BONINO, RUTELLI, STANZANI GHEDINI, TEODORI E TESSARI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che giovedì alle 18 in via Nomentana a Roma si è svolta una sparatoria tra carabinieri e tre presunti BR in cui sono rimasti feriti due dei sospetti e un passante —:

perché, considerato che il pedinamento di Paolo Cassetta era in atto da tempo, forse fin dal suo allontanamento dal soggiorno obbligato, non si è proceduto al suo arresto tempestivamente;

perché considerato che anche l'altro arrestato, Fabrizio Meloni, era sotto controllo da diversi giorni non si è scelto un altro momento per l'arresto, anziché di fronte al cinema Espero con spettatori in entrata e uscita e accanto ad una fermata di autobus con modalità che avrebbero potuto facilitare una strage;

le modalità della sparatoria e quale arma ha colpito i tre feriti. (3-03227)

PICCHETTI, CIOFI DEGLI ATTI, CANULLO, COLOMBINI E POCHETTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che la sera di giovedì 22 gennaio 1986 a Roma nel quartiere Nomentano, dopo un conflitto a fuoco nel corso del quale è rimasto ferito anche un cittadino, le forze dell'ordine hanno catturato tre persone, due uomini e una donna, che farebbero parte di un gruppo organizzato di terrorismo politico —:

la ricostruzione dei fatti e le valutazioni del ministro sull'episodio;

se tale episodio costituisce un segnale preoccupante di un processo di ricomposizione di gruppi neo-terroristi e la loro presenza a Roma;

quali assicurazioni possono essere fornite circa l'efficienza dei nostri servizi di sicurezza in ordine alla capacità di intervento complessivo per prevenire eventuali azioni del terrorismo politico e colpire qualsiasi tentativo di ricostituzione di gruppi di terrorismo diffuso;

quali disposizioni vengono impartite circa modalità di esecuzione da parte delle forze dell'ordine di operazioni come quella svolta nel quartiere Nomentano per non esporre a gravissimi rischi la vita dei cittadini che si trovano ad esserne coinvolti. (3-03228)

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 26 GENNAIO 1987

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