

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 16 GIUGNO 1992

Presidenza del presidente SPADOLINI,  
indi del vice presidente SCEVAROLLI  
e del vice presidente DE GIUSEPPE

#### INDICE

<b>CONGEDI E MISSIONI</b> .....	Pag. 3	TRIGLIA (DC) .....	Pag. 20
<b>GIUNTA PER IL REGOLAMENTO</b>		MAISANO-GRASSI ( <i>Misto-Verdi</i> ) .....	23
Composizione .....	3	* SCHEDA (PSI) .....	26
<b>COMMISSIONI PERMANENTI E GIUNTA PER GLI AFFARI DELLE COMUNITÀ EUROPEE</b>		<b>COMMISSIONI PERMANENTI</b>	
Convocazione .....	3	Convocazione .....	28
PRESIDENTE .....	4	<b>INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI</b>	
SPERONI ( <i>Lega Nord</i> ) .....	4	<b>Ripresa dello svolgimento:</b>	
<b>INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI</b>		POZZO (MSI-DN) .....	28, 59
<b>Svolgimento di interpellanze e interroga- zioni sulla crisi occupazionale della Fiat anche in relazione alla chiusura dello stabilimento di Chivasso:</b>		PERCIVALLE ( <i>Lega Nord</i> ) .....	30
* LIBERTINI ( <i>Rifond. Com.</i> ) .....	12	BODRATO, ministro dell'industria, del com- mercio e dell'artigianato .....	33
GIANOTTI (PDS) .....	17	PECCHIOLO (PDS) .....	45
		FERRARA Vito ( <i>Misto-La Rete</i> ) .....	47
		PAIRE ( <i>Misto-Liberale</i> ) .....	49
		GIUNTA (PRI) .....	49
		PERIN ( <i>Lega Nord</i> ) .....	51
		* LIBERTINI ( <i>Rifond. Com.</i> ) .....	53
		TRIGLIA (DC) .....	55

8ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

16 GIUGNO 1992

* SCHEDA (PSI) .....	Pag. 57
MOLINARI (Misto-Verdi) .....	58

**ALLEGATO****COMMISSIONI PERMANENTI**

Composizione .....	61
--------------------	----

**GIUNTA PER GLI AFFARI DELLE COMUNITÀ EUROPEE**

Composizione .....	64
--------------------	----

**DISEGNI DI LEGGE**

Annunzio di presentazione .....	65
Assegnazione .....	67
Nuova assegnazione .....	68

**DOMANDE DI AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE IN GIUDIZIO**

Deferimento .....	Pag. 68
-------------------	---------

**GOVERNO**

Trasmissione di documenti .....	69
---------------------------------	----

**CORTE DEI CONTI**

Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti .....	70
--	----

**MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI**

Annunzio .....	70, 71, 80
----------------	------------

N. B. - L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore

## **Presidenza del presidente SPADOLINI**

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16,30*).

### **Congedi e missioni**

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Cannariato, Mancuso.

### **Giunta per il Regolamento, composizione**

PRESIDENTE. Comunico di aver chiamato a far parte della Giunta per il Regolamento, di cui all'articolo 18 del Regolamento, i senatori: Acquarone, Agnelli Arduino, Chiarante, Crocetta, Fabbri, Mancino, Murmura, Preioni, Riz e Tossi Brutti.

### **Commissioni permanenti e Giunta per gli affari delle Comunità europee, convocazione**

PRESIDENTE. I Gruppi parlamentari hanno proceduto alla designazione dei propri rappresentanti nelle Commissioni permanenti e nella Giunta per gli affari delle Comunità europee, la cui composizione sarà pubblicata in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

Come già comunicato ai colleghi senatori, conformemente alle decisioni dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, confermo che, ai sensi dell'articolo 28, primo comma, del Regolamento, le seguenti Commissioni permanenti sono state convocate per la elezione del Presidente, dei Vice Presidenti e dei Segretari, mercoledì 17 giugno, alle ore 12:

1ª (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica amministrazione);

2ª (Giustizia);

3ª (Affari esteri, emigrazione);

4ª (Difesa);

5ª (Programmazione economica, bilancio);

7ª (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport);

8ª (Lavori pubblici, comunicazioni).

Per lo stesso giorno di mercoledì 17 giugno alle ore 16, sono convocate, con il medesimo ordine del giorno, le seguenti Commissioni permanenti:

6ª (Finanze e tesoro);

- 9<sup>a</sup> (Agricoltura e produzione agroalimentare);
- 10<sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo);
- 11<sup>a</sup> (Lavoro, previdenza sociale);
- 12<sup>a</sup> (Igiene e sanità);
- 13<sup>a</sup> (Territorio, ambiente, beni ambientali).

Comunico infine che la Giunta per gli affari delle Comunità europee è stata convocata, con il medesimo ordine del giorno, per lo stesso giorno di mercoledì 17 giugno, alle ore 16.

SPERONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPERONI. Signor Presidente, intervengo in merito alla comunicazione su data e orario di convocazione delle Commissioni permanenti e della Giunta per gli affari europei. Vorrei sapere se è stato tenuto conto di una eventuale concomitanza tra le varie riunioni; infatti taluni membri sono comuni sia alla Giunta per gli affari europei sia alle Commissioni permanenti. Non so con precisione se i membri appartenenti alla nostra forza politica subiranno questo accavallamento di impegni ma, qualora si verificasse, pregherei di tenerne conto e di spostare gli orari in modo tale che i colleghi possano partecipare ad entrambe le riunioni.

PRESIDENTE. Senatore Speroni, le faccio presente che si tratta di una situazione che si ripete spesso ed esiste una tolleranza in questo campo, per cui non ritengo di dover apportare modifiche agli orari comunicati. Ho anche riflettuto sull'opportunità di cambiare l'orario di convocazione fissato per le 12 in quanto in tale orario vi è un partito che deve essere ancora consultato dal Capo dello Stato in ordine alla soluzione della crisi di Governo...

LIBERTINI. Le Commissioni si riuniscono in qualità di seggi elettorali.

PRESIDENTE. Infatti non ho proposto alla Conferenza dei Capi-gruppo alcuna variazione di orario proprio in quanto si tratta di seggi elettorali.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

#### **Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni sulla crisi occupazionale della Fiat anche in relazione alla chiusura dello stabilimento di Chivasso**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni sulla crisi occupazionale della Fiat anche in relazione alla chiusura dello stabilimento di Chivasso. Le interpellanze e le interrogazioni sono le seguenti:

LIBERTINI, COSSUTTA, BOFFARDI, CONDARCURI, CROCETTA, DIONISI, FAGNI, GALDELLI, GIOLLO, GRASSANI, ICARDI, LOPEZ, MANNA, MARCHETTI, MERIGGI, PARISI Vittorio, PICCOLO, SALVATO, SARTORI, VINCI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* - Gli scriventi chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale sulle prospettive del gruppo auto FIAT, a proposito del quale circolano negli ambienti economici torinesi, e non solo torinesi, notizie preoccupanti. Una crisi profonda, collegata alla negativa congiuntura internazionale e alle vicende del mercato mondiale dell'auto, starebbe per condurre ad un drastico ridimensionamento dell'attività produttiva e all'espulsione di quote importanti di lavoratori, con la chiusura di interi stabilimenti o di parti di essi, e il licenziamento di migliaia di operai, tecnici, impiegati.

Gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) se le notizie alle quali si è fatto riferimento abbiano fondamento;

2) se il Governo intenda, come è suo dovere, informare con urgenza il Parlamento sull'evoluzione della situazione e non metterlo di fronte al fatto compiuto;

3) se il Governo, comunque, non ritenga di presentare alle Commissioni parlamentari competenti, nel minor tempo possibile, una relazione sulla situazione della FIAT e sulle sue prospettive, e sulla crisi delle aziende dell'indotto già così pesante. Della relazione devono far parte un rendiconto dei trasferimenti finanziari realizzati, ad ogni titolo, dallo Stato al gruppo FIAT a partire dal 1990 sino ad oggi, e gli impegni eventualmente assunti per il futuro;

4) se il Governo non ritenga di dichiarare il suo impegno non solo per fronteggiare nel modo migliore la crisi FIAT, ma per garantire in ogni caso il posto di lavoro ai dipendenti, anche con effettivi processi di conversione produttiva, un impegno che deve comprendere la vasta area dell'industria FIAT.

(2-00008)

LIBERTINI, COSSUTTA, VINCI, MERIGGI, CONDARCURI, GALDELLI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Si interpella il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato sulle gravi decisioni del gruppo FIAT che si accinge a chiudere lo stabilimento Lancia di Chivasso e quello Alfa Romeo di Arese, e a ridimensionare gli impianti e l'occupazione della FIAT Mirafiori.

Queste decisioni accentuano la crisi industriale che colpisce già duramente il Piemonte e la Lombardia, facendo venire meno migliaia di posti di lavoro nelle aziende principali e nella industria dell'indotto.

Gli interpellanti chiedono in particolare al Governo di conoscere:

- se sia accettabile che un grande gruppo industriale e finanziario, che riceve lautissimi finanziamenti a fondo perduto dallo Stato, possa poi assumere decisioni tanto gravi in totale autonomia e al di fuori di ogni quadro di programmazione;
- quale intervento urgente intenda realizzare il Governo per fronteggiare la situazione che si è determinata, bloccare i licenziamenti, avviare un programma di riorganizzazione e di rilancio produttivo;
- quale sia la precisa entità dei trasferimenti di denaro pubblico al gruppo FIAT negli ultimi dieci anni e quale sia l'entità globale, nel 1991 e nel 1992, degli oneri sopportati dalla cassa integrazione guadagni di questo gruppo per erogazioni che sono state effettuate periodicamente e su larga scala, anche in periodi nei quali il gruppo FIAT ricorreva agli straordinari.

(2-00017)

GIANOTTI, PECCHIOLI, MIGONE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* - Di fronte alla decisione, annunciata in questi giorni dalla società FIAT, di chiudere lo stabilimento della Lancia di Chivasso, mettendo in cassa integrazione guadagni migliaia di operai e di impiegati e tenuto conto:

1) che tale decisione segue ad altri tagli occupazionali della stessa società che hanno condotto recentemente alla chiusura dello stabilimento dell'Autobianchi di Desio, al ridimensionamento degli impianti Alfa Romeo di Arese, eccetera;

2) che lo Stato sta finanziando la costruzione di nuovi stabilimenti della FIAT, in particolare a Melfi, che devono comportare un allargamento della produzione, non già la chiusura di quelli attualmente in funzione;

3) che il ricorso massiccio alla cassa integrazione guadagni impone ulteriori aggravii per la finanza pubblica che deve sobbarcarsi l'erogazione di altri compensi;

4) che ciò determina un ulteriore colpo al sistema delle piccole e medie imprese fornitrici della FIAT, imprese che non hanno spesso sufficienti disponibilità finanziarie e possono assai meno far ricorso agli ammortizzatori sociali per i loro dipendenti,

gli interpellanti chiedono di sapere:

quali passi il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri in indirizzo abbiano compiuto o intendano compiere nei confronti della FIAT;

se non ritengano necessario richiedere al grande gruppo torinese, alla luce delle operazioni finanziarie e degli accordi internazionali perfezionati e in corso di perfezionamento di cui le cronache degli affari hanno dato informazione, quali siano le prospettive del settore automobilistico italiano e quali ricadute possano prevedersi sull'occupazione;

più in particolare, quali interventi possano essere realizzati a Chivasso, dove la chiusura dello stabilimento Lancia provocherebbe

una caduta netta dei redditi e dell'intera attività economica con conseguenze pesantissime per tutti i ceti.

(2-00020)

TRIGLIA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* – Premesso:

che il gruppo FIAT ha comunicato la decisione di procedere alla chiusura definitiva dello stabilimento Lancia di Chivasso, con la conseguente collocazione in cassa integrazione di tutti i dipendenti;

che tale scelta, peraltro smentita ancora recentemente in incontri ufficiali dei responsabili del gruppo con le autorità comunali e regionali, cancella la struttura portante dell'economia industriale di un'intera zona della provincia di Torino, già colpita da pesanti processi di crisi;

che la decisione avviene in mancanza di un quadro conoscitivo certo sulle strategie della FIAT nell'area piemontese, che tenga conto dell'esigenza di salvaguardare il ruolo del gruppo nella regione, anche alla luce degli investimenti in atto in altre parti d'Italia con importanti contributi dello Stato,

l'interpellante chiede di conoscere:

di quali informazioni disponga il Governo sulle strategie complessive del gruppo FIAT;

quali iniziative intenda assumere di fronte alla specifica situazione.

(2-00025)

SCHEDA, REVIGLIO, RIVIERA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* – Premesso che la FIAT ha deciso di procedere alla chiusura dello stabilimento Lancia di Chivasso con conseguente richiesta di cassa integrazione guadagni a zero ore per 4.200 lavoratori;

rilevato l'ulteriore aggiungersi dei problemi occupazionali del territorio della provincia di Torino, ed in particolare dell'area del canavese, già duramente colpita nei livelli occupazionali (Olivetti, Bull, Manifatture tessili, Pierrel, eccetera);

considerato che nella provincia di Torino è ormai in atto un vero processo di deindustrializzazione, in parte anche favorito da una politica di incentivi verso aree geografiche che determinano il trasferimento di intere produzioni, con conseguente riduzione della base produttiva nel territorio provinciale di Torino;

tenuto conto che tale politica di incentivi non favorisce il nascere di nuove attività nelle aree «assistite», ma il trasferimento di produzioni già esistenti e lo smantellamento non solo del sistema produttivo principale ma anche dell'indotto;

ricordato che l'intero territorio della provincia di Torino (con l'esclusione del solo comune di Torino) è stato inserito dalla CEE tra le aree italiane dove prevedere specifici interventi a favore del sistema economico (direttiva CEE n. 2052 per i Fondi di sviluppo economico);

espressa la preoccupazione che le strategie di grande diversificazione al di fuori del settore dell'automobile, perseguite negli ultimi anni dal gruppo FIAT e dai suoi azionisti di controllo, in base alle quali il fatturato del settore dell'auto si è ridotto al 50 per cento del fatturato complessivo, possano ridurre l'attenzione strategica del gruppo stesso nei confronti del settore dell'auto FIAT che attraversa una fase preoccupante di perdita di quote di mercato, facendo mancare - ove la crisi dell'auto dovesse continuare - le risorse necessarie a finanziare i grandi investimenti strategici richiesti per un recupero di competitività del gruppo,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) quali iniziative si intenda assumere nei confronti della FIAT per avere chiarezza e verità sulle strategie industriali, sugli investimenti e sulla loro copertura, nonché sui livelli occupazionali, al fine di avere un impegno concreto circa la presenza industriale a Torino e in Piemonte;

2) quali garanzie si prevedano nei confronti dei lavoratori interessati dalla cassa integrazione guadagni;

3) quali impegni vengano assunti dal gruppo FIAT per il reinserimento di nuove attività nell'area dello stabilimento Lancia di Chivasso;

4) se il Governo non ritenga di dichiarare il suo impegno:

a) per una diversa distribuzione della spesa pubblica a favore delle regioni del Nord più colpite dalla crisi e caratterizzate da segni inconfondibili di deindustrializzazione;

b) per l'attivazione di un accordo di programma tra i Ministri interessati, la regione Piemonte, la provincia di Torino ed il comitato per lo sviluppo del canavese per la canalizzazione di risorse finalizzate al sostegno di parchi tecnologici e progetti di insediamento industriale nelle aree piemontesi in recessione.

(2-00026)

MOLINARI, MAISANO GRASSI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Premesso:

che la FIAT ha annunciato la gravissima decisione di chiudere gli stabilimenti Lancia di Chivasso e Alfa Romeo di Arese, nonché il ridimensionamento degli impianti della FIAT Mirafiori;

che questo significa la messa in cassa integrazione guadagni per migliaia di operai ed impiegati e contraccolpi gravissimi per le piccole e medie aziende dell'indotto, con ulteriore crisi economica ed occupazionale;

che tutto questo aggrava ancor di più la pesante crisi industriale di Piemonte e Lombardia;

che, nello stesso tempo, lo Stato sta finanziando la costruzione di impianti FIAT a Melfi e questa scelta, presa nella prospettiva di un allargamento della produzione e dell'occupazione, non può conciliarsi con la chiusura degli stabilimenti attualmente in attività,



gli interpellanti chiedono di sapere:

se il Governo non intenda intervenire immediatamente in merito alla situazione che si è determinata;

quali iniziative intenda assumere per ridefinire il rapporto con questo gruppo industriale che, pur essendo destinatario di grossi interventi finanziari dello Stato, prende poi autonomamente queste gravissime decisioni;

se non intenda chiedere alla FIAT di esplicitare all'interno di quale programmazione e strategia si inseriscano queste scelte e, più in generale, quali siano le prospettive del settore automobilistico italiano e quali altre ricadute possano prevedersi sull'occupazione nei prossimi anni.

(2-00027)

POZZO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* - Si interpella il Governo per conoscere quale sia la sua posizione e la sua strategia in relazione ai sempre più frequenti ricorsi alla cassa integrazione di migliaia di lavoratori da parte del gruppo FIAT, alla soppressione di attività in Piemonte, come ad esempio quella concernente lo stabilimento Lancia di Chivasso, che esasperano le tensioni sociali senza fornire motivazioni plausibili e sufficienti che contribuiscano a rasserenare il mondo del lavoro nella zona.

Dinanzi ai gravi segnali di caduta della occupazione nella regione, si chiede al Governo se non ritenga di riferire al Senato della Repubblica il quadro delle responsabilità assunte dall'esecutivo in relazione alla contestuale politica del gruppo FIAT di trasferimento all'estero di importanti poli di produzione, sempre dietro adeguati affidamenti ministeriali.

Infine l'interpellante chiede di conoscere se il Governo sia in condizioni di sollecitare, come suo dovere, la grande industria torinese al massimo impegno possibile di competitività sul mercato internazionale ed alla tutela dei livelli di occupazione necessari, in un'area geo-politico-economica centrale per l'indispensabile rilancio dell'industria automobilistica italiana in Europa e più vastamente nel mercato mondiale.

(2-00028)

PERCIVALLE, PERIN, SERENA. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* - Si interpella il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale in merito alla decisione del gruppo FIAT di chiudere lo stabilimento Lancia di Chivasso con la collocazione di tutti i dipendenti in cassa integrazione.

Considerato che l'area di Chivasso appartiene alle zone piemontesi in cui prevedere interventi a favore del sistema economico (direttiva CEE n. 2052);

tenuto conto che la FIAT è impegnata con finanziamenti pubblici nella costruzione di insediamenti produttivi nelle zone di Melfi, Manfredonia e Pisticci, trasferendo attività attualmente stanziata in Piemonte;

constatato che tale trasferimento crea ingenti danni al tessuto economico delle regioni settentrionali (Piemonte, Lombardia, Veneto, Friuli e Liguria);

rilevato che l'eliminazione di 4.200 posti di lavoro a Chivasso non è compensata dalle assunzioni previste per gli stabilimenti meridionali;

ricordato che la chiusura dello stabilimento Lancia di Chivasso non interessa esclusivamente le maestranze FIAT ma tutto l'indotto che gravita attorno allo stabilimento stesso;

valutata la conseguente necessità di trasferimento nel Meridione delle piccole e medie aziende «terziste» che già si trovano in condizioni di gestione esasperata per pagamenti a lungo termine e condizionamenti che spingono a raggiungere situazioni di cottimo e all'esclusione nell'intermediazione col gruppo FIAT degli agenti di commercio;

espressa preoccupazione sugli esiti della politica industriale centralista con i suoi effetti distorsivi sull'economia del paese con particolare riferimento alla legge 1º marzo 1986, n. 64 («Disciplina organica dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno»);

ritenuto che, nonostante le buone intenzioni in linea con quanto concordato a Maastricht, ci si ritrovi a dover far fronte ad un nuovo assistenzialismo da cassa integrazione e da prepensionamenti in contrapposizione alle sbandierate tendenze politiche di rigore,

gli interpellanti chiedono di sapere:

1) se siano fondate le preoccupazioni che emergono dalle considerazioni sopra esposte;

2) se e come il Governo intenda rendere edotto il Parlamento sull'evolversi della vicenda;

3) quale sia l'entità dei finanziamenti promessi e la parte effettivamente erogata a tutt'oggi alla FIAT;

4) quali provvedimenti produttivi e non assistenziali il Governo intenda prendere nell'immediato a favore dell'area di Chivasso;

5) quali strategie il Governo intenda adottare per uscire dalle situazioni più generali di crisi e di difficoltà che stanno investendo tutto il Settentrione e, in particolare, il Piemonte.

(2-00030)

MANCUSO, CANNARIATO, FERRARA Vito. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Premesso:

che la FIAT ha annunciato la gravissima decisione di chiudere gli impianti della Lancia di Chivasso e la messa in cassa integrazione guadagni per migliaia di operai ed impiegati;

che questo provvedimento avrà una ricaduta molto grave anche su tutta la rete di piccole aziende che costituiscono l'indotto del grande gruppo, aggravando ancor di più la crisi industriale della regione Piemonte,

gli interroganti chiedono di sapere se il Governo non intenda intervenire in merito alla specifica situazione e sul gruppo industriale FIAT affinché renda noti le strategie e il quadro programmatico entro il quale intende muoversi nei prossimi anni.

(3-00043)

PAIRE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* - L'interrogante chiede di conoscere:

quale sia il responsabile atteggiamento del Governo di fronte alle nuove strategie FIAT che, alla luce dell'annunciata chiusura dello stabilimento di Chivasso, portano al trasferimento di posti di lavoro dal Nord al Sud, usufruendo di finanziamenti statali;

se il Governo intenda proporre al Parlamento la modifica della normativa atta ad agevolare l'insediamento di poli industriali al Sud d'Italia - problema che, peraltro, non riguarda solo la FIAT ma anche altre realtà industriali piemontesi, come l'azienda metalmeccanica «Graziano» - in modo da raggiungere lo scopo della creazione effettiva di nuovi posti di lavoro e non consentire più il trasferimento degli stessi dal Nord al Sud d'Italia con contributo statale;

se il Governo, mantenendosi rispettoso delle regole di mercato, non ritenga di creare disincentivi a tali operazioni che sono contrarie all'interesse generale.

(3-00046)

GIUNTA, GUALTIERI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che la FIAT Auto spa ha annunciato la decisione di chiudere lo stabilimento della Lancia di Chivasso e di applicare ai lavoratori impiegati la cassa integrazione guadagni straordinaria;

che tale decisione crea preoccupazione per le ricadute negative sull'attività produttiva in una delle aree a più elevato tasso di industrializzazione del paese, attualmente in grave crisi produttiva ed occupazionale,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali elementi siano a conoscenza del Governo circa le strategie e le determinazioni che la FIAT Auto spa ha assunto ai fini della gestione di tale situazione;

quali siano le valutazioni del Governo in relazione a tale decisione e in relazione alle più generali prospettive di reindustrializzazione dell'area di Chivasso e della provincia di Torino.

(3-00050)

BONO PARRINO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Premesso:

che il gruppo FIAT ha reso nota la decisione di chiudere definitivamente lo stabilimento Lancia di Chivasso, con la conseguente collocazione in cassa integrazione di tutti i dipendenti;

che tale scelta provoca una ulteriore crisi alla struttura dell'economia industriale della zona di Torino e non solo;

che tale decisione viene presa nel momento in cui la FIAT sta attuando degli investimenti in altre parti d'Italia con il contributo dello Stato,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative intenda assumere il Governo di fronte a tale situazione e quali notizie si abbiano, più in generale, sulla situazione del gruppo FIAT.

(3-00052)

SCAGLIONE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso che il gruppo FIAT ha annunciato la chiusura degli stabilimenti Lancia di Chivasso, l'interrogante chiede di sapere:

quale sarà la funzione di Torino e del Piemonte al tavolo delle trattative tra FIAT, sindacati e Governo circa le vaghe assicurazioni fornite in merito a periodi più o meno lunghi di cassa integrazione e al meccanismo di rientri tramite *turn-over*, ritenendo che, dopo tante esperienze in merito, queste integrazioni rappresentano pur sempre una diminuzione dell'occupazione di tante unità quante sono quelle assorbite dalla cassa integrazione attraverso il *turn-over*;

se il Governo non ritenga opportuno far propria la preoccupazione che si prova circa la proposta di reintroduzione di nuove attività nell'area di Chivasso; dal momento che si registra un nuovo pesante calo delle vendite di autovetture in Europa, si ritiene che la soluzione dei problemi non possa arrivare dall'indotto automobilistico;

se il Governo non ritenga opportuno creare i presupposti per tentare nuove strade di mercato affinché il Piemonte possa sganciarsi dall'indotto automobilistico a favore di un progetto di diversa natura, un progetto che tenga conto sicuramente dei costi delle aree interessate ma anche del costo della manodopera, della possibilità di concedere una fiscalizzazione sufficiente degli oneri sociali; che tenga inoltre conto della necessità di riassorbire quel personale che una cattiva politica industriale della FIAT ha mandato in esubero.

(3-00055)

Ha facoltà di parlare il senatore Libertini per svolgere le interpellanze 2-00008 e 2-00017.

\* LIBERTINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, è importante che il Senato rompa la paralisi alla quale è costretto dal rinvio della costituzione delle Commissioni e dalla crisi di Governo per discutere la questione Lancia, in realtà la questione Fiat. Si tratta di un dibattito che la nostra iniziativa ha perseguito con tenacia in queste settimane perchè già da tempo avevamo avvertito l'incombere di questi avvenimenti.

I colleghi che erano presenti nella precedente legislatura ricorderanno che io sollevai in Aula, durante la discussione della legge finanziaria, la questione della possibilità che la Fiat procedesse ad una profonda riorganizzazione con licenziamenti, ridimensionamenti e chiusure. La stessa cosa dissi al consiglio comunale di Chivasso in un incontro con la regione.

Queste preoccupazioni furono accolte quasi con irrisione: siamo tornati alla carica su questo punto più volte e, da ultimo, con l'interrogazione che abbiamo presentato alla fine di aprile, con il Senato ancora praticamente chiuso, per sapere se il Governo aveva nuovi elementi in merito. All'interrogazione non è stata data risposta, però è certo che la Fiat era andata al consiglio comunale di Chivasso per annunciare che non c'erano problemi; invece i problemi c'erano e tra la fine di maggio e i primi giorni di giugno è venuto il fulmine a ciel sereno: un annuncio con il quale, in un sol colpo, una grande fabbrica moderna che ha solo 30 anni di vita, viene cancellata. 4.300 lavoratori sono avviati verso la cassa integrazione e un destino incerto; inoltre, ministro Bodrato - vorrei sottolineare questo alla sua attenzione - accanto ai 4.300 lavoratori e ai 1.100 impiegati e operai di altre parti della Fiat che dovrebbero essere avviati verso la cassa integrazione, vi sono almeno 500 lavoratori degli appalti relativi ai servizi di mensa e pulizia - per i quali non c'è la cassa integrazione, ma la prospettiva dell'immediato licenziamento, cioè della immediata disoccupazione.

Un intero comune, o meglio un'intera area è colpita frontalmente, in modo drammatico, e da come l'annuncio è stato dato sembra essere definitivo: una sorta di editto imperiale. Accanto alla situazione della Lancia vi è poi la crisi dell'indotto: il Ministro, che è di Torino, sa bene quanto questa crisi sia ampia in tutta la cintura, quante fabbriche siano da ciò coinvolte. Del resto, la crisi si allarga in tutta l'Italia: nel Nord sono in discussione 200.000 posti di lavoro e anche le fragili industrie rimaste nel Sud sono in questi giorni colpite da chiusure e ridimensionamenti.

L'annuncio della chiusura della Lancia, di per sé gravissimo per i dati che ho illustrato, è però solo l'anello di una catena, ed è questa la questione che vorremmo stasera discutere con molta chiarezza con il Governo. Non so quali informazioni abbia il ministro Bodrato, che ascolteremo con attenzione, ma la chiusura della Lancia, a nostro avviso, fa parte di un disegno che mira al ridimensionamento della presenza del gruppo Fiat nel nostro paese. C'è la possibilità che chiudano reparti importanti della Fiat Mirafiori e che sia messo in discussione lo stabilimento di Rivalta. Siamo in presenza di un processo che, certo, ha anche ragioni obiettive, cioè la crisi economica mondiale che colpisce l'Italia, ma nel quale si innesta il disegno del gruppo Fiat, cioè il suo passaggio dalla sfera industriale a quella finanziaria internazionale, e la possibilità di mantenere i volumi produttivi (e la Fiat del resto ha finalmente ammesso di voler mantenere un certo *standard*) grazie alla tecnologia, spostando le produzioni verso gli stabilimenti meridionali che sono stati finanziati in larghissima parte dal Governo. A questo proposito, vorremmo poi sapere dal Governo le cifre complessive dell'intervento pubblico; conosciamo alcune di queste cifre e sap-

priamo che la Fiat va nel Meridione con i soldi dello Stato e usa la manodopera meridionale in condizioni che non sarebbero pensabili a Torino e a Milano.

Vi è poi la possibilità che la presenza automobilistica Fiat avvenga al di fuori dell'Italia, in paesi dove la possibilità di sfruttamento della manodopera è ancora più ampia. È questa la grande questione che abbiamo di fronte: il maggior gruppo industriale italiano, in una situazione di crisi complessiva, va verso un ridimensionamento drammatico, e lo fa utilizzando i finanziamenti dello Stato e - questo è il punto - nel totale silenzio e nella completa assenza del Governo.

Devo dire che non invidio il ministro Bodrato, il quale fa parte di un Governo ultrascaduto. Capisco anche i limiti che ci sono, ma sta di fatto che in tutta questa vicenda il Governo è stato finora un semplice uditore, informato dalla Fiat nemmeno come un sovrano informa i sudditi, a cose fatte, senza che finora - sentiremo se negli incontri di questi giorni che noi stessi abbiamo sollecitato è emerso qualche dato nuovo - sia avvenuta neppure una discussione sulla strategia complessiva.

Ciò che vogliamo infatti discutere oggi in Aula è non solo la questione della Lancia - dirò poi come -, ma anche la questione della crisi della Fiat nel suo insieme e la politica che il Governo intende praticare per fronteggiare la ristrutturazione del maggior gruppo industriale italiano nell'ambito di una crisi economica così pesante che colpisce il nostro paese. È questo ciò che le chiediamo, signor Ministro, e prima di tutto lo chiedo a lei, ma lo chiedo anche ai Ministri che prenderanno il suo posto quando sarà formato il Governo.

Questa mattina, abbiamo posto il problema allo stesso Presidente della Repubblica nel corso delle consultazioni al Quirinale e credo di essere autorizzato a riferire le sue vive preoccupazioni, che non sono solo in ordine alla Lancia, ma anche relativamente agli avvenimenti connessi alla chiusura della Lancia.

Allora noi chiediamo che il prossimo Governo senza perdere tempo affronti con la FIAT la discussione complessiva sulla politica dell'auto e sulla presenza del gruppo industriale FIAT in Italia, in particolare sulle condizioni in cui questa presenza si svolge. Voglio sottolineare che i sindacati hanno in corso una loro trattativa con la FIAT, ma questo non è un problema di sola spettanza dei sindacati; la trattativa sindacale, infatti, rischia ad un certo punto di gestire soltanto gli impulsi di caduta di questa crisi, mentre noi vogliamo che la discussione riguardi l'insieme della strategia. E questo è compito del Governo e del Parlamento che devono riappropriarsi di questa materia che, se mi si consente, è anche materia degli enti locali che non possono essere tagliati fuori.

Non si possono scaricare sul comune di Chivasso o un domani su altri comuni, quali quelli della Lombardia, crisi industriali di questo tipo senza che vi sia stata una minima discussione da parte delle autonomie locali e del Governo.

Ciò che noi prima di tutto le chiediamo, signor Ministro, e ciò che abbiamo chiesto stamattina al Presidente della Repubblica, è che il Parlamento ed il Governo si riappropriino della questione e la discutano in termini di programmazione, di sviluppo e di prospettive.

Naturalmente lei sa, signor Ministro, che noi non siamo particolarmente affezionati al problema dell'automobile, anzi abbiamo più volte deplorato questa monocultura; non pensiamo che l'industria italiana dell'auto possa continuare ad essere l'asse portante anche in futuro. Abbiamo sempre detto e riteniamo che sia necessaria una profonda conversione industriale; ma attenzione: non vogliamo essere presi in giro. Quando io sento parlare della possibilità che a Chivasso nell'attuale stabilimento Lancia sorga un parco tecnologico - devo frugare nelle mie memorie che sono buone e cattive, alcune sono pessime - mi ricordo, perchè lo ho sulla coscienza, che quando ero vicepresidente della regione Piemonte firmai, sottostando ad un inganno, un accordo con la Montedison, la quale smantellava i suoi stabilimenti in funzione della costituzione di altre aziende di cui sono stati messi soltanto alcuni pali nel terreno; noi non accettiamo questa presa in giro.

Ripeto che il problema non è quello della produzione dell'auto. Possiamo discutere della produzione dell'auto, di come questa si disloca, di come il Governo interviene per finanziarla ed a che titolo avvengono questi finanziamenti, con quali obiettivi, ma dobbiamo discutere anche della conversione produttiva, delle nuove possibilità di occupazione e di produzione; occorre pertanto una discussione generale.

In considerazione di ciò, quello che noi le chiediamo formalmente, signor Ministro, è che il Governo, che ne ha il potere, blocchi la decisione della FIAT, la quale non può divenire in alcun modo esecutiva senza un confronto sull'insieme della strategia dell'auto e della strategia industriale, senza cioè un quadro chiaro.

La nostra prima richiesta è che il Governo, usando gli strumenti che sono in suo possesso, blocchi queste decisioni comunicando alla FIAT che essa non può procedere oltre poichè questa non è «terra di conquista», perchè la FIAT è stata costruita con il sudore ed il sacrificio dei lavoratori italiani, con i soldi del contribuente e non può decidere di testa sua come se si fosse in una landa selvaggia.

Dunque la questione va rimessa nelle mani del potere politico, avviando una discussione ed una trattativa con il gruppo FIAT, cosa che il Governo ha gli strumenti per fare se intende farlo.

Io ho prima menzionato un ricordo cattivo, ne voglio menzionare anche uno buono. Negli anni 1975 e 1976 in sede di giunta regionale del Piemonte - il ministro Bodrato lo ricorderà - con poteri ben minori di quelli del Governo riuscimmo a bloccare alcune decisioni infauste del gruppo FIAT che riguardavano il territorio, aprendo una discussione su questo tema in modo da influire sulla riorganizzazione che la FIAT stava attuando sul territorio. Immaginiamo perciò se un Governo non abbia la possibilità di fare altrettanto! Può farlo, se lo vuole, se ha la volontà politica di scuotere il quadro che nasce dalla crisi FIAT, dai processi di ristrutturazione nel contesto di una conversione industriale e con la garanzia dell'occupazione.

In secondo luogo, signor Ministro, noi chiediamo che il Governo a questo punto renda nota l'entità dei finanziamenti pubblici che a vario

titolo il gruppo FIAT ha ricevuto nel corso degli ultimi anni, compreso quel tipo di finanziamento che la FIAT di recente ha usato attraverso un utilizzo improprio della cassa integrazione, alternandola agli straordinari e quindi caricando sostanzialmente una parte del costo del lavoro sulla cassa integrazione e, in sostanza, sul fondo pensioni. Chiediamo che i finanziamenti pubblici alla FIAT, erogati a vario titolo, vengano resi noti nei loro termini reali, che il Parlamento li possa conoscere in ogni aspetto; chiediamo altresì che si chiarisca alla FIAT che la prosecuzione degli aiuti, anche di quelli già decisi, è condizionata ad una trattativa seria sul futuro del gruppo FIAT, sulla sua presenza sul mercato e sul futuro dell'occupazione.

La terza richiesta è quella che è stata avanzata già da molti consigli comunali e dal consiglio provinciale di Torino: detti consigli attraverso degli ordini del giorno chiedono che la regione Piemonte - che pure ha titolo per discutere di queste questioni - convochi una seduta aperta ai rappresentanti dei consigli comunali di tutta l'area interessata, ai parlamentari, ai rappresentanti dei sindacati, al Governo, affinché si possa svolgere una discussione finalmente pubblica e trasparente su questo insieme di questioni.

Infine vorrei sottolineare la necessità che vi sia la garanzia - e sarebbe molto importante una sua parola, un suo impegno pur nei limiti entro i quali ella è costretto - che non verrà lasciato alcun lavoratore abbandonato al suo destino. Qualunque soluzione venga adottata, tutti i lavoratori, e non soltanto quelli aventi diritto alla cassa integrazione ma anche gli altri, quelli delle mense e dell'indotto (non ci possono essere figli e figliastri), dovranno vedere risolto il loro problema. Il consiglio di fabbrica della Lancia ha avanzato una proposta ispirata ad un criterio di solidarietà; chiede che si applichino i contratti di solidarietà, con riduzione dell'orario di lavoro; chiede cioè che i lavoratori, in un rapporto con il Governo, si facciano carico globalmente di questa crisi. Sottolineo a questo proposito la necessità che queste soluzioni siano ricercate con i sindacati ed i lavoratori e che esse non riguardino soltanto i lavoratori dipendenti direttamente dalla Lancia e dalla FIAT, ma anche i lavoratori delle mense delle ditte appaltatrici. Non possiamo condannare nessuno alla discriminazione e alla emarginazione sociale, che si presenta in termini molto drammatici.

Su questi punti, Signor Presidente, onorevole Ministro, noi comunisti attendiamo una risposta, che speriamo molto precisa. Sappiamo comunque - è questa la nostra volontà - che questo dibattito non finisce questa sera, non potendosi esaurire la questione. Speriamo di poter trarre da questo dibattito orientamenti, notizie, elementi che possano consentire una iniziativa positiva. Ci auguriamo che la risposta del Governo fronteggi almeno i problemi che abbiano dinanzi, ma annunciamo sin d'ora che intendiamo dare seguito all'iniziativa che abbiamo preso provocando questo dibattito, per cui domani il Gruppo della Rifondazione comunista presenterà qui in Senato una mozione che trarrà le fila della discussione che qui si è svolta e che cercherà di realizzare qualcosa di più di quello che realizza una interpellanza (l'informazione) da parte del Senato. Ci auguriamo che anche altri Gruppi vogliano sottoscrivere questa mozione perchè vogliamo che il



Senato non soltanto ascolti e discuta, come oggi, ma decida. Viene gettato oggi un grande discredito sulle istituzioni, sullo stesso Parlamento, la cui vita è però essenziale per la democrazia, per la libertà dei cittadini. Questo discredito nasce dal fatto che troppo spesso il Parlamento si è autoemarginato: lo abbiamo detto tante volte in questa Assemblea. Allora il Parlamento deve riprendere le sue funzioni: se non è in grado di fronteggiare una situazione come quella che si è determinata in questi giorni con la riorganizzazione, la ristrutturazione, la crisi e la caduta del maggior gruppo industriale italiano, il Parlamento non fa fronte ai compiti che gli sono propri e merita davvero il discredito che su di esso sta cadendo.

Noi ci auguriamo che il Senato eletto il 5 aprile abbia la forza e il coraggio di riconquistare la propria autorità e compiere il proprio dovere nei confronti del paese. (*Applausi dai Gruppi di Rifondazione comunista e della Lega Nord*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Gianotti per svolgere l'interpellanza 2-00020.

GIANOTTI. Signor Presidente, soltanto qualche mese fa il gruppo di Corso Marconi aveva garantito che per qualche anno non si sarebbero posti problemi per lo stabilimento Lancia di Chivasso. Addirittura non molto tempo fa la direzione FIAT aveva scelto questo stabilimento quale luogo nel quale ospitare il Pontefice in visita in Piemonte, per presentare - suppongo - una realtà produttiva altamente efficiente, da mostrare alla televisione. Peraltro, voglio osservare che invece oggi, nel momento in cui si procede alla chiusura dello stabilimento, la televisione non sembra essere molto attenta alle proteste dei lavoratori.

Perchè improvvisamente la FIAT ha cambiato opinione? Sta tentando un *blitz-krieg* per porre l'opinione pubblica di fronte al fatto compiuto, oppure si è verificato un rapido mutamento di previsioni e secondo la FIAT la situazione è rapidamente peggiorata rispetto a quel che si riteneva qualche tempo fa? Credo che sia vera un po' una risposta un po' l'altra. Fatto sta che siamo di fronte ad una decisione che la FIAT ha assunto con estrema rapidità e che ha comunicato - senza volerne discutere - ai lavoratori, all'opinione pubblica e al Governo: si «mettono in libertà» - è questo il generoso eufemismo col quale viene definita l'operazione - 4.300 lavoratori e si apre a Chivasso, in una parte della provincia di Torino e in una parte della provincia di Vercelli una situazione che dal punto di vista economico ed occupazionale appare drammatica. Giustamente i sindacati hanno osservato che questa crisi colpisce anche i lavoratori degli appalti e delle mense che non hanno neppure la garanzia della cassa integrazione.

Di fronte a questa situazione il Gruppo del Partito democratico della sinistra invita il Governo a chiedere alla FIAT la sospensione del provvedimento per consentire una discussione. Il sindacato dei metalmeccanici, peraltro, ha ragione nel sostenere che questa discussione non può limitarsi ai problemi dello stabilimento di Chivasso ma deve riguardare l'insieme delle questioni relative alla FIAT-auto. È su questo terreno che chiediamo che il Parlamento e il Governo (i Ministri hanno

incontrato rappresentanti della FIAT? Il Ministro ci riferirà successivamente) affrontino la discussione con il gruppo torinese.

Mi permetto ora di fare alcune considerazioni sullo stato della FIAT-auto e in generale sull'industria dell'automobile. In Italia nel 1986 le auto prodotte nel nostro paese occupavano il 61,5 per cento del mercato nazionale, domestico. Nei primi cinque mesi del 1992 la parte del mercato nazionale, in termini di quantità e non di valore, occupata da prodotti nazionali si è ridotta al 45 per cento: abbiamo una riduzione di 16,5 punti percentuali. Se poi osserviamo le quote di mercato dell'industria nazionale sul mercato domestico nel 1992, dal punto di vista del valore, vediamo che le auto del gruppo FIAT occupano il 35 per cento del nostro mercato (sono dati tratti da una rilevazione de «Il Sole 24 ore»), mentre le case tedesche, dallo stesso punto di vista, occupano il 50 per cento del mercato nazionale.

È vero che la FIAT ha registrato una crescita nell'esportazione di auto, ma quest'ultima è stata assai più contenuta delle importazioni in Italia, sicchè da anni ormai - e oggi in maniera accentuata, a differenza di quanto un tempo si diceva e la FIAT vantava - la voce «veicoli di trasporto» risulta nella bilancia dei pagamenti nazionale largamente negativa. In questo senso l'Italia occupa oggi posizioni molto vicine a quelle della Gran Bretagna, da tempo il paese della Comunità in maggiore difficoltà sul terreno automobilistico.

Ciò è avvenuto nel momento in cui i produttori giapponesi occupano una parte ancora marginale del nostro mercato. Nel 1990 i vertici FIAT parlarono di «sfida della qualità totale» e fecero la previsione di vendere per la seconda metà degli anni '90 tre milioni di automobili; oggi prevedono di restare largamente al di sotto dei due milioni di unità. Si tratta non di opinioni, di ipotesi, ma di dati verificabili che rispecchiano una situazione drammatica.

In questo quadro la FIAT decide di investire nell'Est europeo e nel Mezzogiorno d'Italia. Nel primo caso assume tale decisione perchè trova una situazione in cui può pagare salari largamente inferiori a quelli italiani. Basti pensare che una nuova 500 può essere comprata in Italia da un operaio, ai prezzi attuali, con sei o sette mesi di salario, mentre per un operaio polacco che lavora negli stabilimenti di produzione della nuova 500 FIAT sono necessari circa 22 mesi di salario. Quindi una delle motivazioni alla base di tale scelta è nel livello più basso dei salari. Nel secondo caso la FIAT decide di investire nel Mezzogiorno poichè lo Stato italiano le dà lauti finanziamenti.

Il nostro partito non ha mai preso posizione contro tali scelte; vi sono responsabilità a livello nazionale e sappiamo anche che l'Italia ha responsabilità a livello internazionale che non possiamo ignorare; sappiamo altresì che esistono motivi di concorrenzialità e di carattere sociogeografico da rispettare. A questo punto però vogliamo sapere, così come vogliono saperlo i lavoratori che prestano la loro opera presso il gruppo FIAT e così come vuole saperlo la società torinese e milanese che tradizionalmente ospita tali produzioni, cosa si intenda fare, tenuto conto della professionalità e della cultura tecnico-scientifica elevate di chi in queste aree opera nel settore industriale.

Il dottor Romiti, amministratore delegato della FIAT, non può cavarsela - ed appunto chiediamo al Governo di sollecitare un chiarimento dall'azienda - con il ragionamento che, essendo la FIAT un'impresa ed avendo l'impresa come proprio obiettivo istituzionale il conseguimento del profitto, di tutto il resto si deve occupare qualcun altro. Il dottor Romiti non può fare una tale affermazione giacchè la FIAT non è il signor Brambilla, bensì la maggiore impresa privata nazionale, ha una responsabilità nei confronti della nazione e, per giunta, utilizza largamente finanziamenti pubblici.

Onorevole Ministro, noi le chiediamo (ed a questo punto ritengo ragionevole farlo) qual è il grado di smobilitazione industriale accettabile nelle aree di massima industrializzazione del paese e lo chiediamo in questo preciso momento, quando i tassi di disoccupazione in queste aree (nell'area di Chivasso in particolare, se questa decisione della FIAT non verrà revocata) toccano livelli altissimi. Poi, nel caso di chiusura di attività di produzione automobilistica, quali attività sostitutive possono essere previste? Quali procedure e quali investimenti si possono prevedere a questo fine? Che cosa si chiede alla FIAT in cambio dei finanziamenti che lo Stato le dà?

Capisco che in questo momento il Governo è in carica solo per l'ordinaria amministrazione e, d'altra parte, che a presiederlo è una personalità la quale ha teorizzato che l'importante è tirare a campare; capisco anche che questo Governo ha difficoltà a rispondere, ma l'unica decisione che è stata presa recentemente è stato il decreto per altri 23.000-25.000 nuovi prepensionamenti. E ieri è venuto fuori, sempre dal Governo, il grido d'allarme sullo stato dei conti INPS e dell'intero settore della previdenza, tant'è che oggi si parla di misure straordinarie per contenere questa voragine.

Dunque, queste sono le uniche misure agli atti assunte. Per cui, onorevole Ministro, come si può pensare di proporre di elevare da 60 a 65 anni l'età pensionabile e poi mandare in pensione, per tappe successive, valanghe di lavoratori che hanno 50 anni o non hanno neanche compiuto quell'età? Pertanto diciamo al futuro Governo italiano che non può svolgere soltanto, di fronte a queste chiusure industriali, la funzione del becchino, ma deve essere un abile chirurgo che riesca a rimettere in moto questo corpo malato del sistema produttivo industriale italiano.

Noi riteniamo che il Governo debba condizionare i finanziamenti all'industria a politiche contrattate con le imprese. Non possiedo i dati relativi ai finanziamenti pubblici alla FIAT; possiedo, perchè forniti dal Senato, i dati relativi al finanziamento pubblico alle industrie italiane.

Tra il 1987 e il 1991 sono stati deliberati finanziamenti all'industria pari a 67.000 miliardi; di questi, effettivamente erogati sono stati circa 34.000 miliardi. Di questi 34.000 miliardi oltre il 60 per cento è andato a finire alle grandi industrie. Si badi bene che questi dati sono depurati dai fondi di dotazione alle industrie a partecipazione statale, cioè quei soldi che lo Stato destina all'industria in quanto azionista. In questi circa 34.000 miliardi i fondi di dotazione non esistono.

Allora, dietro a questa enorme massa di finanziamenti effettivamente erogati, di cui oltre il 60 per cento alla grande industria, è lecito che il Governo, il Parlamento e l'opinione pubblica chiedano i risultati

in termini di competitività delle imprese del sistema industriale italiano di fronte al sistema industriale internazionale; in secondo luogo che chieda risposta anche dal punto di vista delle garanzie delle prospettive occupazionali, altrimenti davvero ha ragione chi ritiene che l'esborso di denaro pubblico nei confronti dell'industria spesso si riduce soltanto a perdita per la società.

Concludendo, vorrei anche dire che dal punto di vista di grandi operazioni, tanto di conversione delle industrie, quanto di conversione di intere aree in crisi, vi sono esperienze nell'Europa comunitaria cui si può far riferimento senza avere il bisogno di inventare nulla di nuovo. Guardate quel che è accaduto per il settore siderurgico in alcune aree europee. Il caso dell'auto non è, allo stato dei fatti, paragonabile al caso siderurgico. La siderurgia era molto più in crisi 10 anni fa. Guardate cos'è avvenuto in aree ad alta intensità siderurgica come, ad esempio, la Lorena in Francia o la Saar in Germania dove oggi, chiuse le aziende siderurgiche, si sono creati nuovi poli industriali con una politica intelligente dello Stato e dei privati che ha garantito la riassunzione di una parte importante della mano d'opera e nuove prospettive per i giovani. È evidente però che questo può avvenire solamente se si avviano immediatamente programmi riguardanti sia gli investimenti industriali, sia la riformazione della forza lavoro.

Onorevole Ministro se si lascia smobilitare, come sta avvenendo, una parte fondamentale del patrimonio industriale e professionale di questo paese, in tal caso bisogna ricordare ai «signori» della FIAT che si destina l'Italia verso i lidi del Terzo mondo. In questo caso la responsabilità non può essere attribuita ai lavoratori, che in questi anni hanno fatto il loro dovere ed anche qualcosa di più; deve essere attribuita alle classi dirigenti e di questo noi dovremo rispondere. *(Applausi dal Gruppo del PDS. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Triglia per svolgere l'interpellanza 2-00025.

TRIGLIA. Signor Presidente, signor Ministro, che ci fossero scricchiolii allo stabilimento Lancia di Chivasso era un fatto avvertito da qualche mese. Le autorità locali confidavano in un'assicurazione esplicita, data solo sei mesi fa, che nulla di significativo avrebbe fatto la dirigenza FIAT riguardo allo stabilimento Lancia fino al 1995.

Ho interpellato il ministro Mannino, che firmò il programma per Melfi, per chiedere se la FIAT avesse esplicitato in qualche misura intenzioni di trasferimento di attività produttive o di lavoratori dal Nord al Sud del paese. L'assicurazione che venne dalla FIAT fu che lo stabilimento - che può essere sostenuto da denaro pubblico perchè collocato in una delle zone del nostro paese definite arretrate dalla CEE - sarebbe stato costruito senza alcun pregiudizio per gli stabilimenti dell'area piemontese.

So che non bastano le assicurazioni o le firme di documenti d'intenzioni a sovvertire un mercato aperto alla concorrenza, un mercato che non può essere ingessato da intese burocratiche o accordi politici. Anche i consumatori votano e bisogna pur dire - l'ha ricordato

il senatore Gianotti - che da parecchi mesi non votano nella stessa misura del passato per la FIAT, ma per una concorrenza automobilistica che viene da paesi dove la manodopera ha un costo anche maggiore della nostra, paesi che stanno conquistando lentamente quote di mercato abbastanza importanti, pur nelle particolari difficoltà del mercato dell'automobile. Non credo poi che si possa fissare in astratto - come lo stesso senatore Gianotti suggeriva - un tasso accettabile di deindustrializzazione. Abbiamo visto zone dell'Europa piene non solo di cimiteri militari, ma anche dei cimiteri della siderurgia come, ad esempio, la citata Lorena.

Pur facendo queste osservazioni, chiedo al Governo che ha trattato con la dirigenza FIAT quale sia o quale possa essere l'affidabilità di un gruppo industriale che si rimangia non a decenni, ma a pochi mesi di distanza impegni solenni presi con il Governo centrale, con la regione dove sono insediati i suoi stabilimenti, in particolare con il comune di Chivasso.

La seconda domanda che le pongo, signor Ministro, riguarda le prospettive dell'industria automobilistica nel nostro paese. La FIAT possiede una quota di mercato rilevante (non ripeto qui i dati che sono stati già segnalati) e tuttavia perde colpi; questo avviene, per la verità, non solo per il mercato automobilistico, ma per le industrie produttrici di beni di consumo. Noi siamo ormai in un mercato europeo dove la concorrenza è temibile; l'interrogativo da rivolgere al Governo è quali siano gli orientamenti di politica industriale e quale sia la rappresentanza degli interessi industriali del nostro paese che possono essere difesi con autorevolezza - ma anche con sostenibilità - all'interno dei paesi della CEE; quali siano infine le decisioni che si prendono in questo settore automobilistico. Il Ministro è al corrente che c'è stata una grandissima discussione riferita alla concorrenza giapponese, ma i mercati si muovono più velocemente di quanto spesso non pensino e non studino i governi. Il vero problema quindi è di sapere quale sia l'atteggiamento del potere politico rispetto ai problemi dell'industria automobilistica in particolare. Non mi preoccupano tanto gli investimenti al Sud o, a livello nazionale, in zone ad alto tasso di disoccupazione, dove l'industria non ha non solo un effetto occupazionale, ma anche un effetto, per così dire, pedagogico di indirizzo per altre attività industriali. Mi riferisco invece agli investimenti che avvengono nell'area dell'Est e che riguardano sempre più - e il Ministro lo sa - non solo l'industria automobilistica, ma l'industria manifatturiera in genere. Abbiamo alle porte, all'Est, una concorrenza temibile di manodopera a bassa produttività, ma di buona qualificazione professionale che ormai insidia apertamente le nostre aziende e che opera in aree ormai diventate di attrazione del capitale, degli investimenti e della produzione italiana.

Per quanto riguarda il terzo punto, il sostegno dei lavoratori deve vedere le forze politiche e il Governo a fianco del sindacato. Da parte del Gruppo politico a cui appartengo è stata data solidarietà alla battaglia...

PECCHIOLI. È un Gruppo politico che brilla per la sua totale assenza.

TRIGLIA. Non credo che un maggior numero di parlamentari presenti renda più forte o più debole un partito; credo di poter parlare legittimamente, senatore Pecchioli, a nome del mio partito.

LIBERTINI. La forza del partito è affare suo, ma la presenza in Senato è affare di tutti.

PECCHIOLI. È una questione di rispetto del Parlamento.

TRIGLIA. Io il rispetto ce l'ho.

Ritengo - e lo abbiamo espresso non solo in questa occasione, ma anche in incontri che si sono tenuti a Chivasso e a Torino - di essere a fianco di un'azione sindacale che, come è stato detto, punta correttamente a difendere ogni posto di lavoro. Il problema più delicato è quello dell'indotto che non ha gli ammortizzatori sociali di cui godono i dipendenti della Lancia di Chivasso. Mi riferisco a chi lavora nelle mense, nelle imprese di pulizia: trattandosi di un grandissimo stabilimento, il numero di lavoratori è molto elevato, alcune centinaia. Quindi il problema è quello di garantire che non avvenga con costi sociali non accettabili il trasferimento di cui la FIAT ha dato notizia.

C'è infine, signor Ministro - ed è l'ultimo punto - il problema particolare, e in qualche modo disinteso da quello della vicenda della sicurezza del lavoro per i dipendenti della Lancia, dell'area chivassese. La città di Chivasso ha 25.000 abitanti; lo stabilimento ha 4.200 dipendenti diretti e su di esso vivono circa 1.000-1.500 dipendenti dell'indotto, con riferimento soprattutto ai servizi. È una città dominata da 30 anni da una sola industria, quella della produzione automobilistica Lancia.

Questa situazione si verifica in un'area, il Canavese, già colpita dalle vicende Olivetti, che non sono solo quelle ultime di pochi mesi fa, ma che riguardano una perdita di occupazione prodottasi in modo sensibile nel corso degli anni; per tacere di altre vicende come, ad esempio, quelle relative alla Bull o a industrie minori collocate nella stessa area. Ciò pone il problema della tutela di una parte del nostro paese che può parer non molto rilevante, ma che è tuttavia colpita in modo che appare irreparabile.

Signor Ministro, occorre a mio avviso uno sforzo intelligente e congiunto della regione, della provincia, del comune, della FIAT e della Unione industriale. Avremo, quando si renderà disponibile, una gigantesca area industriale, attrezzata come quella dello stabilimento Lancia, che non può essere oggetto di speculazioni patrimoniali da parte della FIAT per evidenti ragioni. La FIAT infatti, dopo aver utilizzato per 30 anni quell'area e avendo ricevuto anche un significativo sostegno dalla comunità chivassese, non può immaginare di compiere operazioni speculative. Va anche detto che su questo piano la regione può muoversi solo se si rifinanziano in modo significativo sia la legge n. 317 sulle piccole e medie imprese, sia la direttiva CEE n. 2052.

Fra le regioni che confinano con il Piemonte, in particolare quella francese di Rhone Alpes è diventata concorrente temibile dell'industria piemontese perchè a soli 100 chilometri di distanza è in grado di

sostenere insediamenti industriali in condizioni di particolare vantaggio. La mancanza di competitività nel sostegno alle industrie della regione piemontese è motivo di fuga da parte di un numero per ora limitato, ma che tuttavia comincia ad essere abbastanza significativo, di industrie. E rappresenta una grande preoccupazione per il futuro.

Non ho difficoltà ad immaginare che una regione con una forte crisi demografica, come il Piemonte, non possa conoscere i tassi di industrializzazione che ha avuto negli anni successivi al dopoguerra nel quadro del grandioso sviluppo industriale del nostro paese. È anche vero però che rischiamo di avviarci su una strada di deindustrializzazione che potrebbe creare non solo un deserto industriale con vantaggi per la protezione della natura, cara a molti, ma anche sconvolgimenti sociali considerevoli: basti pensare all'enorme numero di trasferimenti di uomini e donne del nostro paese, avvenuti nei 30 anni successivi al 1945 in quelle aree per effetto della industrializzazione e della crescita della industria automobilistica.

Su questa problematica del Chivassese, signor Ministro, volevo interrogarla per conoscere - oltre al ruolo degli enti locali e in modo particolare della regione Piemonte -, l'indirizzo e la posizione del Governo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare la senatrice Maisano Grassi per svolgere l'interpellanza 2-00027.

MAISANO GRASSI. Signor Presidente, desidero anzitutto esprimerle la mia personale, soddisfazione e anche dei colleghi senatori del Gruppo misto (Verdi), per la sua disponibilità ad accogliere la richiesta di dibattere in Aula questo importante problema che si presenta nel nostro paese. Desidero darle atto che lei, insieme a noi tutti, ha ritenuto importante che le Aule parlamentari siano casse di risonanza per i problemi sociali.

Onorevole Ministro e onorevoli colleghi, entrando nel merito desidero ricordare, così come hanno fatto i senatori che mi hanno preceduto, la dichiarazione dei dirigenti FIAT che tre settimane fa avevano assicurato che lo stabilimento di Chivasso non sarebbe stato chiuso. Oggi, come abbiamo già sentito in quest'Aula, si è appreso l'intendimento di chiudere tale stabilimento e di mettere in cassa integrazione 4.300 dipendenti, oltre a licenziare gli addetti alle mense e alle pulizie.

Noi chiediamo che i finanziamenti statali alla FIAT siano subordinati ad un preciso impegno dell'azienda a confrontarsi sulla politica industriale e sugli investimenti produttivi, a discutere qui in Parlamento sulla crisi e sulle prospettive della FIAT, ad aprire una sede di confronto tra Governo, regione, FIAT, comune di Chivasso, industriali e sindacati per definire un accordo di programma per un processo di reindustrializzazione dell'area torinese e piemontese.

Dalla fine del 1990 i segnali della chiusura prossima ventura si erano fatti abbastanza evidenti; voci, piccole commesse dirottate in altri stabilimenti del gruppo FIAT e investimenti mancati hanno fatto aumentare le preoccupazioni della popolazione di Chivasso. Circa un

anno fa la protesta degli abitanti della zona aveva costretto la direzione dell'azienda a decidere consistenti investimenti per eliminare gli odori causati dal reparto verniciatura. Erano stati deliberati i lavori da compiere, scelte le ditte incaricate della costituzione degli impianti, avviate le prime opere, ma nell'autunno, alla ripresa dell'attività produttiva, ditte e impianti di abbattimento dei fumi erano spariti. Evidentemente l'investimento non era più considerato produttivo.

Deve pur esserci un qualche superamento del modello secondo il quale i profitti sono privati e le perdite socialmente distribuite; la chiusura dello stabilimento di Chivasso non è un problema a sè stante, ma è l'inizio di un lungo terremoto destinato a cambiare sostanzialmente la faccia dell'industria automobilistica nei prossimi anni, con il rischio di un profondo processo di deindustrializzazione. Di fronte ad una crisi che riguarda tutte le industrie italiane manca una vera politica industriale che non sia solo la politica degli ammortizzatori sociali, dalla cassa integrazione ai prepensionamenti.

Il mondo ambientalista propone un terreno di ricerca comune sul superamento del trasporto individuale, incentivando la produzione di mezzi di trasporto collettivo. Leggiamo che nell'ex stabilimento Lancia dovrebbe nascere un centro logistico di servizi per le imprese e di accoglimento di alcune aziende dell'indotto. A Chivasso verrebbero trasferiti i servizi, le attività di rapporto con i fornitori e i centri di ricerca e sviluppo. In particolare, la FIAT vuole favorire la qualificazione dell'indotto attraverso rapporti di *partnership* con alcuni produttori. La cosa, detta così, può significare tutto e niente. In effetti la crisi del settore auto risente della crisi ben più profonda del nostro modello di sviluppo, che continua ad ignorare i limiti della crescita.

Ribadendo la necessità di pensare ad un futuro con meno auto e più trasporto pubblico, meno lavoro ma per tutti, noi Verdi sentiamo la necessità di riconvertire l'industria automobilistica, dal settore della produzione a quello della manutenzione del parco auto circolante, al riciclaggio dei rifiuti auto. Proviamo a collegare questa necessità con il possibile futuro di Chivasso.

«In Italia circolano 2 milioni e mezzo di auto da rottamare». Con questo *slogan* pubblicitario la FIAT sollecita i proprietari di auto vecchie a comprarne una nuova. Ogni anno infatti in Italia, 1.300.000 vetture finiscono la loro fase di uso. L'uscita di scena di queste vetture è affidata agli «sfasciacarrozze», che abitualmente recuperano alcune parti nobili (motore, alternatore, cambio, parti della carrozzeria...) per venderli come parti di ricambio di seconda mano; rivendono poi le parti ferrose all'industria siderurgica e smaltiscono il «rimanente» nelle discariche (spesso abusive, creando seri problemi ambientali). Questo «rimanente» è circa il 30 per cento di una vettura, cioè circa 400.000 mila tonnellate all'anno, costituite in buona parte da plastiche, tessuti vari e gomme. Poichè nella composizione della vettura le sostanze plastiche tendono ad essere sempre di più, la percentuale in peso delle parti recuperabili delle vetture sarà sempre inferiore.

Se fossero classificati «speciali» i rifiuti provenienti dalla rottamazione delle auto, lo smaltimento in discarica degli stessi sarebbe più



oneroso e risulterebbe quindi «economico» il recupero e il riciclaggio. Sotto questa spinta alcune case automobilistiche cominciano a prepararsi per rendere possibile il riciclaggio di una parte maggiore delle vetture, valutando nella progettazione questo problema alla pari della sicurezza, del peso specifico, dell'elasticità, di tutti gli altri fattori che concorrono al costo di una autovettura. In ogni caso sanno che il processo di smontaggio-riciclaggio le vedrà coinvolte.

Oggi la rottamazione delle auto in Italia è affidata a circa 8.000 «aziende sfasciacarrozze» che occupano mediamente 2-3 persone e trattano circa 160 vetture all'anno. Le aziende che trattano più di 1.000 auto sono meno di 100. Questo sistema occupa circa 20.000 persone e non offre nessuna garanzia di salvaguardia dell'ambiente nè di rispetto dei più elementari diritti dei lavoratori in fatto di orario, salario e antinfortunistica. Un sistema che preveda lo smontaggio totale dell'auto, il recupero dei liquidi, la separazione di tutte le componenti merceologiche e l'invio di ogni frazione al processo di riciclaggio, vedrebbe probabilmente un incremento degli addetti, in condizioni di lavoro più garantite.

La FIAT si sta dotando di tecnologia ed esperienza; chiede al Governo di legiferare in materia, ma non vuole essere coinvolta nella gestione del sistema, disponibile a cedere questa tecnologia a chi gestirà gli impianti. Ci chiediamo se questa ritrosia non sia dovuta al timore di bassi profitti dalla gestione di questo sistema. In tal caso ci sembrerebbe opportuno congelare i finanziamenti pubblici sinchè il gruppo FIAT non si faccia parte attiva nei programmi complessivi di riconversione dell'azienda. Se non coglieremo questa occasione per rivedere tutta la normativa che riguarda il fine uso della vettura con la classificazione dei rottami e la richiesta di garanzie alle aziende autorizzate a questa operazione, consentendo la microdimensione, con i conseguenti fenomeni di lavoro nero, avremo perso un'occasione. Poche aziende di medie dimensioni danno più garanzie di rispetto dei diritti dei lavoratori e di rispetto delle normative ambientali che non migliaia di microaziende.

Lo Stato, in forza dei generosi, cospicui finanziamenti diretti e indiretti forniti al gruppo FIAT, dovrebbe imporre un minimo di politica sociale e ambientale, dovrebbe richiedere serie garanzie occupazionali. Noi Verdi individuiamo nella riconversione dei settori dell'industria automobilistica dalla produzione alla manutenzione e al riciclaggio, la risoluzione anche se parziale del problema. Il denaro pubblico non deve essere usato per licenziare, ma per dare lavoro.

Signor Ministro, chi trae questa conclusione è una persona che sta vivendo in prima persona il tentativo di altri di abrogare il lavoro in forza di contributi e prebende. Non è questo il futuro che auspichiamo per il nostro paese. *(Applausi dei senatori Verdi del Gruppo Misto e dai Gruppi del PSI e del PDS).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Scheda per svolgere l'interpellanza 2-00026.

\* SCHEDA. Signor Presidente, penso che la sensibilità dimostrata da parte sua dando seguito ad una serie di interpellanze e di interrogazioni che chiedevano l'ingresso in Aula dell'immane problema costituito dalla FIAT in generale, e più in particolare dalla politica di questa azienda in Italia, in modo specifico da quanto sta avvenendo a Chivasso e in Piemonte, costituisca un segnale di grande preoccupazione non soltanto per la sorte di questi lavoratori, ma anche più in generale per le strategie di grande diversificazione al di fuori del settore dell'automobile perseguite negli ultimi anni dal gruppo FIAT e dai suoi azionisti di controllo. In base a queste strategie il fatturato del settore automobilistico si è ridotto del 50 per cento rispetto al fatturato complessivo del gruppo. Nutriamo la preoccupazione che così facendo possa ridursi non soltanto l'attenzione strategica del gruppo nei confronti del settore auto, che attraversa una fase di grave perdita di quote di mercato, ma anche la quota di risorse necessarie a finanziare, ove la crisi dell'auto dovesse continuare, i grandi investimenti strategici richiesti per un recupero di competitività del gruppo.

Signor Ministro, il vero problema sul quale dobbiamo richiamare l'attenzione è che questo processo di deindustrializzazione del Piemonte, che fa seguito, come ricordavano altri colleghi, a fatti estremamente gravi, importanti per la salvaguardia dei livelli occupazionali nel Canavese, nella provincia di Torino ed in quella di Vercelli, è uno dei tanti segnali della gravità della crisi che sta colpendo quelle zone e nel cui ambito si inquadrano i casi della Olivetti, della Bull, della Manifatture Tessili, della Pierrel, della Ceramica Pozzi, della Michelin. È un problema che suscita grande, viva preoccupazione, sul quale il Governo deve dare risposte concrete, anche in relazione al tipo di politica che la FIAT sta perseguendo.

Non abbiamo neanche a disposizione quella che potremmo definire una subordinata. Il sindacato, il consiglio di fabbrica, lo stesso comune di Chivasso, la provincia di Torino, la regione, insomma gli enti, chiedono che si verifichi anche la possibilità di soluzioni alternative, ma appare chiaro che la soluzione non potrà essere ricercata nel riutilizzo dell'area su cui vi è la Lancia di Chivasso, destinando alla presenza di altre forme industriali piccole e medie, perchè sappiamo che in ogni caso su 4.200 lavoratori 3.200 rimarrebbero esclusi. Fin da ora 400 lavoratori, quelli che appartenevano ai servizi mensa, appaiono tagliati fuori da ipotesi alternative: si tratta di 400 famiglie in gravissime condizioni.

Chivasso si trova in una posizione estremamente importante, strategica dal punto di vista delle vie di comunicazione: è in un «concentrico» estremamente interessante, per cui non si può neanche parlare di un'area che presenti una flessione di appetibilità. Non si capisce pertanto l'impostazione seguita dalla FIAT in una politica che la porta a trovare incentivi verso aree geografiche che determinino il trasferimento di intere produzioni, e quindi la conseguente riduzione della base produttiva nel territorio della provincia di Torino e comunque in zone e realtà limitrofe, Vercelli, Novara e così via, Biellese incluso.

Noi riteniamo che la politica degli incentivi non favorisca certamente la nascita di nuove attività nelle aree assistite, ma determini il

trasferimento puro e semplice di produzioni già esistenti, con lo smantellamento non solo del sistema produttivo principale, ma anche dell'indotto.

Pensiamo, visto che il caso che ci occupa è quello della FIAT e, specificamente, dello stabilimento di Chivasso, ad una città che si trova purtroppo ad essere condizionata da una monoindustria e che si vede privare di 4.200 posti di lavoro, con tutto ciò che può derivarne anche nell'indotto; pensiamo quindi ad una situazione che vede il Piemonte fortemente punito da una deindustrializzazione ormai senza limiti.

Ricordiamo ancora, signor Ministro, come ella ben sa, che l'intera provincia di Torino, ad esclusione del solo comune di Torino, è inserita dalla Comunità economica europea tra le aree italiane ove prevedere specifici interventi a favore del settore economico (mi richiamo alla direttiva CEE n. 2052 per i fondi di sviluppo economico). Chiediamo, pertanto, quali iniziative si intenda assumere nei confronti della FIAT per avere chiarezza e verità circa le strategie industriali che essa intende adottare, circa gli investimenti e la loro copertura, nonché circa i livelli occupazionali, al fine di ottenere un impegno concreto sulla presenza industriale in Piemonte e nella provincia di Torino.

Desideriamo altresì sapere quali garanzie si prevedono, in particolare nei confronti dei lavoratori per i quali si è richiesta la cassa integrazione e quali impegni saranno assunti dal gruppo FIAT circa l'insediamento di nuove attività nell'area dello stabilimento Lancia di Chivasso.

Non ci accontenteremo, come affermava poc'anzi il senatore Libertini, di palliativi, che solo apparentemente sono significativi della volontà di rendere operativa questa eventuale ipotesi, che consideriamo comunque come ultima subordinata di forme alternative, che dovranno essere valutate, verificate e controllate non solo nella loro bontà propositiva, ma anche nella loro reale attuazione, onde evitare che per l'ennesima volta si usi il paravento di palliativi che non risolvono il problema di una città e di una regione attualmente in ginocchio. Fuoriuscendo da una forma di presentazione che può risultare antipatica, di diversificazione tra problemi che riguardano il Nord ed il Sud, la vera questione è che il Piemonte oggi sta attraversando una gravissima crisi di deindustrializzazione cui occorre porre immediato riparo.

Desideriamo quindi sapere se il Governo non ritenga di dichiarare il proprio impegno per una diversa distribuzione della spesa pubblica a favore delle regioni del Nord maggiormente colpite dalla crisi e caratterizzate, come ricordavo, da inconfondibili segnali di deindustrializzazione. Chiediamo soprattutto se il Governo non ritenga di impegnarsi per l'attivazione di un accordo di programma tra i Ministri interessati, la regione Piemonte, la provincia di Torino ed il comitato per lo sviluppo del Canavese, del Biellese e del Vercellese, per una seria ed attenta valutazione di tutte le forme alternative di insediamenti industriali che comunque possano garantire, nelle aree piemontesi in recessione, i livelli occupazionali. *(Applausi dal Gruppo del PSI)*.

### Commissioni permanenti, convocazione

**PRESIDENTE.** Onorevoli senatori, aderendo ad una richiesta che ha trovato l'assenso di tutti i Gruppi, anche in relazione all'esigenza di consentire un ordinato svolgimento delle assemblee dei Gruppi stessi già convocate in vista delle consultazioni del Presidente della Repubblica, comunico che l'orario di convocazione delle Commissioni permanenti è così modificato: le Commissioni già convocate alle ore 12 si convocheranno alle ore 16, le Commissioni già convocate alle ore 16 si convocheranno alle ore 18.

## Presidenza del vice presidente SCEVAROLLI

### Ripresa dello svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il senatore Pozzo per svolgere l'interpellanza 2-00028.

**POZZO.** Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, vediamo tutti che il malessere sociale ed economico in Italia si allarga sempre più, creando una sorta di patologia dell'insicurezza e di allarme sociale ed economico. La società civile si accorge, infatti, che insieme al crollo di credibilità delle istituzioni e all'intreccio tra politica ed affarismo si allarga la crisi della nostra economia, sicchè le ansie, le preoccupazioni, la rabbia della gente si congiungono con la sfiducia generalizzata nella classe dirigente.

La eliminazione di 4.200 posti di lavoro a Chivasso va dunque ben al di là delle dimensioni di un provvedimento straordinario da stralciare dal contesto di una caduta di imprenditorialità e di competitività del gruppo FIAT. È la controprova - questo è certo - ed insieme è il segnale brusco di un cambio radicale di strategia da parte della massima azienda privata, come pure un segnale di forte «debraiata» in presenza del mutare in profondità delle regole del gioco sul mercato automobilistico interno e internazionale.

Allora, alla domanda se in questa nuova strategia non rientrino la deindustrializzazione dell'area piemontese e la politica di incentivi al Mezzogiorno e così pure gli accordi con paesi postcomunisti come la Polonia, la dirigenza FIAT risponde prospettando l'esigenza di una ristrutturazione, «dolorosa» ma indispensabile, delle fabbriche di produzione.

L'azienda torinese, illustrando ai sindacati lo scenario internazionale ha assicurato che «gli accordi conclusi all'estero non interferiscono sui programmi italiani», il che significa che produrre a basso costo la «500» in Polonia non interferisce sulla cessata produzione della Lancia a Chivasso; quanto agli investimenti a Melfi rientrano nei 40.000

miliardi di investimenti previsti per i prossimi dieci anni. Il Governo quale certezza può dare ai lavoratori italiani che tutto ciò non significhi sempre nuovi e più vasti ricorsi alla cassa integrazione, alle cosiddette procedure di mobilità, ai prepensionamenti e al conseguente blocco delle assunzioni?

Come pensa il Governo, ammesso che si possa considerare operativamente valido ed efficiente questo Governo, in carica soltanto più per l'ordinaria amministrazione, di concertare con il gruppo FIAT il problema dei nuovi posti di lavoro necessari soprattutto ai giovani disoccupati che ingigantiscono ogni anno le sacche di povertà, di rabbia e di emarginazione, di rivolta morale e civile contro un sistema che li abbandona a se stessi come spettatori inerti dei mostruosi intrecci fra irresponsabilità pubblica e politica e grandi egoismi privati?

Per troppo tempo in Italia si sono sottostimati i conflitti che si andavano rapidamente instaurando in Europa e nel mondo fra le vecchie e le nuove regole del gioco, come del resto autorevoli economisti sostengono quando si riferiscono alle dottrine che hanno teso a preservare le cosiddette grandi famiglie da una sempre più assillante influenza della politica portatrice di corruzione.

Oggi purtroppo è molto difficile, è addirittura impossibile delimitare il solco fra corrotti e corruttori, quando sembra prendere il sopravvento - su tutto e su tutti - una concezione barbara del rapporto fra il privato e la pubblica amministrazione fondata sulla irresponsabilità, sulla impunità e tante volte sulla omertà reciproca, il tutto beninteso a danno della piccola e media imprenditoria sana e vessata in ogni senso.

Accadono episodi di disfacimento delle vecchie regole, che possono mettere in discussione financo il primato della razionalità, della inventiva, della intelligenza su un costume nazionale degradato a livelli di incongruenza cosmica e di maldestra gestione degli interessi nazionali.

In queste condizioni, poichè nell'Aula del Senato certi dibattiti hanno sicuramente una loro presa sul correre degli eventi, noi ci riconosciamo con grande passione e con grande orgoglio nella schiera di quanti hanno protestato e protestano per la chiusura di una fabbrica come quella di Chivasso, con i suoi 3.700 operai, con i suoi 500 «colletti bianchi», con le migliaia di lavoratori dell'indotto. Insomma siamo con gli uomini e con le donne che stanno duramente pagando in Piemonte per gli errori di strategia imprenditoriale e per le responsabilità dei tanti Governi che li hanno sottoscritti, premiati ed elevati al servizio di sistemi crollati nell'Europa dell'Est, e oggi in Italia, perchè erano e restano la negazione dell'uomo in tutte le sue più alte e valide aspirazioni.

Concludo con un riferimento alla città di Torino, umiliata e colpita nella sua tradizionale e grande dignità di centro propulsore e di ponte economico verso il mercato europeo. Noi avvertiamo tutta la gravità dei richiami, impietosi ma realistici, che vengono dall'Europa, e da ultima dalla Banca dei Regolamenti Internazionali di Basilea, che ci strattona ricordandoci i 160 mila miliardi di *deficit* pubblico e una inflazione in costante crescita.

Dinnanzi all'enormità di tali problemi ci sembra che la classe dirigente politica sia paralizzata o che proceda, come intendono i giapponesi per ostruzionismo, «con il passo della mucca».

E così - lentamente e inesorabilmente - la mancanza di iniziativa e di autorità del Governo e della pubblica amministrazione delegittimata dalla ondata di scandali, di arresti e di denunce, finisce con lo stringere alla corda la società civile, i giovani, i pensionati, i lavoratori cassaintegrati o licenziati; e Torino scende a livelli di degrado inconcepibili, con i suoi 40.000 immigrati extracomunitari, con il caos dei servizi, la paralisi urbanistica, la criminalità che ha espropriato la città, abbandonata dai poteri dello Stato come già lo fu negli anni del terrorismo. In tale contesto il gruppo FIAT ha deciso la chiusura della Lancia di Chivasso con tutte le conseguenze che noi denunciavamo.

Abbiamo ascoltato con grande interesse - grazie all'iniziativa adottata dalla senatrice Maisano Grassi - quanto hanno riferito a noi e a tutte le parti politiche presenti in questo dibattito il sindaco di Chivasso, l'assessore interessato e il consiglio di fabbrica. Dobbiamo dire che la forza delle loro argomentazioni e la tensione morale delle loro sollecitazioni conferiscono particolare risalto alla presa di posizione che ho l'onore di illustrare e che si colloca all'interno dell'interpellanza presentata dal Movimento sociale italiano-Destra nazionale.

Vorrei prendere spunto da queste sollecitazioni per lanciare un'ennesima denuncia: quella della disinformazione, soprattutto di Stato, circa la vicenda relativa alla fabbrica di Chivasso. Abbiamo dovuto spesso assistere ad inverosimili dibattiti sui più svariati temi riguardanti la cosiddetta società civile. Non abbiamo ascoltato - può darsi che ci siamo fatti distrarre da altre vicende, ma non credo che lo siamo più di quanto lo siano gli esponenti di tutte le parti politiche presenti in quest'Aula - nessun dibattito, nessuna inchiesta e nessuna intervista sia della televisione di Stato che di quella privata sul grande tema della distruzione economica delle fonti di produzione dell'industria piemontese.

Si tratta di una denuncia che abbiamo raccolto - forse perchè abbiamo dedicato molti anni del nostro tempo all'interno di questa istituzione - e che sottoponiamo all'urgente attenzione da parte del Governo, affinchè l'informazione sulla situazione in cui versa l'economia piemontese, nella fattispecie l'industria di Chivasso, venga opportunamente illustrata alla pubblica opinione. (*Applausi dal Gruppo del MSI-DN*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Percivalle per svolgere l'interpellanza 2-00030.

PERCIVALLE. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, innanzitutto vorrei illustrare la situazione geografica ed economica dell'area di Chivasso che è zona di confine tra il Monferrato, il Canavese e il Vercellese e che può essere considerata suburbio in quanto vicinissima ai comuni appartenenti alla cintura torinese.

Lo stabilimento Lancia, dopo la chiusura dell'attività produttiva della Olivetti, rappresenta l'unico, insediamento industriale di questa zona intorno a cui gravita il grosso dell'economia che per il resto fa

capo ad una agricoltura collinare, povera e di scarso reddito, si da far parte del territorio della provincia di Torino che è stato inserito dalla CEE fra le aree italiane ove prevedere interventi a favore del sistema economico secondo la direttiva 2052 per i fondi di sviluppo economico.

Detto questo, è evidente che la chiusura dello stabilimento Lancia avrà effetti stravolgenti sull'economia di questa zona che ha sacrificato tutto sull'altare di questo insediamento industriale. Il gruppo FIAT ha deciso la chiusura dello stabilimento Lancia non solo per difficoltà produttive o di mercato ma perchè intende trasferirne la produzione nella zona di Melfi.

Se da una parte questo trasferimento può essere un vantaggio per la FIAT che può installare uno stabilimento nuovo ad altissima tecnologia robotizzato in ogni fase di lavorazione, con conseguente risparmio di manodopera e quindi con riduzione dei costi e maggiore competitività sui mercati internazionali, dall'altra non si può trascurare il danno economico, sociale e culturale che esso comporta all'intera popolazione del chivassese. E ci sembra grave che tutto questo avvenga come conseguenza di una legge dello Stato tendente a favorire l'industrializzazione nel Sud. Va anche bene che venga attuata la politica di sviluppo industriale del Mezzogiorno, non però a questi costi e a queste condizioni.

Noi pensiamo che l'intervento straordinario, così come è diventato, non aiuta il Sud e nel contempo indebolisce le imprese del Nord. Gli aiuti statali a gruppi industriali per l'apertura di impianti produttivi nel meridione d'Italia sono un danno per i lavoratori settentrionali perchè l'apertura di impianti nel Mezzogiorno non è aggiuntiva ma è sostitutiva. Ci chiediamo come questo possa essere compatibile con gli articoli 82 e 93 del trattato CEE. Abbiamo forte il dubbio che il livello e la struttura dell'aiuto non siano conformi ai criteri comuni enunciati dalla disciplina comunitaria per gli aiuti di stato all'industria automobilistica.

Sir Leon Brittan a nome della Commissione delle Comunità, nella risposta del 18 febbraio 1992 all'interrogazione del senatore Speroni, nostro Capogruppo, ha riconosciuto che il piano di investimenti nel Mezzogiorno comporta un notevole trasferimento di attività del gruppo FIAT dal Nord al Sud d'Italia con ciò mettendo in evidenza come gli incentivi statali alle industrie non siano mirati a favorire nuovi investimenti, nuovi insediamenti o al miglioramento della produzione industriale italiana.

Noi avvertiamo chiara la necessità di un'inversione di tendenza, l'opportunità di un deciso cambiamento di rotta che deve cominciare dall'annullamento della legge n. 64 che in pratica continua le storture della cassa per il Mezzogiorno, destinando i suoi fondi all'innovazione della piccola e media impresa. Migliaia di operai in cassa integrazione con prospettive per una futura occupazione scarse o nulle, piccole e medie industrie in crisi con previsioni di chiusura o di trasferimento sono realtà con le quali ci si dovrà confrontare nel futuro immediato.

Noi vogliamo censurare fondatamente e severamente una classe politica che non ha saputo e non sa recepire le istanze dettate dalle norme della buona e corretta amministrazione della cosa pubblica.

Tanto più vero, questo, nel Mezzogiorno, dove la logica dell'intervento straordinario è soprattutto finalizzata al trasferimento largamente improduttivo di risorse pubbliche da convertire in consensi elettorali.

Noi siamo convinti che non si avrà un reale sviluppo produttivo senza una reale crescita di imprese: si tratta insomma del vecchio contrasto tra assistenzialismo e sviluppo, dove il primo, se spinto oltre certi limiti, inibisce l'altro.

Le agevolazioni finanziarie alle imprese private, pur di entità non certo irrilevante, sono state e sono di ridottissima efficacia a causa del loro tenue legame con la realizzazione degli investimenti reali effettivi e con la crescita del valore aggiunto.

La redistribuzione di reddito finisce addirittura col contribuire a mantenere differenziate le condizioni di partenza, perchè si è in presenza di un circolo vizioso per uscire dal quale occorre fare in modo che lo sviluppo del Mezzogiorno coincida con lo sviluppo dell'intero paese.

Se siamo convinti che non si può pensare di entrare in Europa con un Mezzogiorno che rappresenta una cronica debolezza del paese e che il Sud debba essere concretamente e correttamente aiutato a crescere, non vogliamo però vedere le aziende settentrionali penalizzate. Pensiamo in particolare alle piccole e medie industrie piemontesi che gravitano intorno alla Fiat e che per decenni hanno fornito alla Fiat e non solo ad essa un fondamentale contributo di tecnologia e di collaborazione. Con la conseguenza che il Sud non vedrà incrementare le possibilità di occupazione e si verificheranno tutti gli effetti negativi che accompagnano lo sradicamento del personale dal proprio tessuto culturale e sociale.

Un'altro grave problema che ci poniamo è questo: il settore automobilistico sta attraversando una grave crisi a livello mondiale. Anche il gruppo Fiat avverte questa crisi ed infatti ha ultimamente diversificato gli investimenti al di fuori del settore automobilistico, tant'è che il fatturato del settore dell'auto si è ridotto al di sotto della metà del fatturato complessivo.

A questo punto quali garanzie esistono che gli ingenti stanziamenti previsti ed in parte già concessi avranno un riscontro positivo per un recupero di competitività del gruppo? Quali sono le vere strategie Fiat? Quali strategie industriali esistono sugli investimenti, sulla loro copertura, sui livelli occupazionali?

Relativamente al Piemonte ci sono stati impegni della Fiat diretti ad evitare ridimensionamenti di impianti e di occupazione? A noi risulta che ci siano stati, ma i fatti di Chivasso e di Arese, le voci circolanti sul futuro di Rivalta e anche di Mirafiori sembrano contraddirli e ci lasciano perplessi e molto preoccupati. Relativamente all'area dello stabilimento Lancia di Chivasso ci sono previsioni di reinsediamenti di nuove attività?

Sono tutte domande che ci sembrano più che legittime dal momento che la Fiat attinge agli stanziamenti pubblici non solo per creare nuovi insediamenti, ma anche per la cassa integrazione guadagni.



La situazione attuale pone il Governo di fronte a precise responsabilità ed alla necessità di scegliere e di adottare strategie per superare la crisi occupazionale, che si determinerà in Piemonte in particolare ed in Italia settentrionale in generale.

A seguito di Maastricht sembrerebbe da escludersi un nuovo ricorso ad assistenzialismi vari e a prepensionamenti che contrastano con l'interesse pubblico e con la dignità della persona. Esclusa questa via, al Governo non resta che perseguire un programma di riorganizzazione e di rilancio produttivo. L'imprenditorialità esiste, le capacità e la voglia di lavorare pure. Occorre agire in modo da dare competitività internazionale alle aziende, agendo in particolare sugli oneri sociali, che rendono il lavoro italiano tra i più onerosi a livello europeo.

Va ricordato che i soldi per gli investimenti nel Sud sono usciti anche e soprattutto dalle tasche dei lavoratori settentrionali, che favorendo una politica industriale dissennata hanno autofinanziato la loro rovina.

Signor Ministro, la pazienza ha un limite. *(Applausi dal Gruppo della Lega Nord)*.

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere alle interpellanze testè svolte ed alle interrogazioni presentate.

BODRATO, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Signor Presidente, onorevoli senatori, rispondo alle interpellanze illustrate in quest'Aula ed alle interrogazioni che sono state presentate da quasi tutti i Gruppi parlamentari sul «piano della FIAT», che prevede la chiusura dello stabilimento Lancia di Chivasso, la messa in cassa integrazione, per tre anni, di oltre 4.000 lavoratori e il ricorso alla cassa integrazione generale straordinaria per circa 2.000 impiegati in tutto il sistema auto (compresi 500 impiegati di Chivasso).

Gli interroganti, che temono si delinei anche a seguito di questa decisione un grave processo di deindustrializzazione di aree che hanno sinora costituito il punto di forza del nostro sistema produttivo, chiedono di sapere di quali informazioni disponga il Governo sulle strategie del gruppo FIAT; chiedono quali siano le prospettive dell'industria automobilistica italiana, esprimendo la preoccupazione che la grande diversificazione perseguita negli ultimi anni dal gruppo FIAT e la sua finanziarizzazione possano ridurre l'interesse nei confronti dell'auto; quali riflessi possono avere queste decisioni sulla componentistica e sul sistema dell'indotto, che ha particolare consistenza occupazionale in numerosissime piccole e medie imprese dislocate soprattutto in Piemonte e in Lombardia; chiedono se non si delinei un contrasto tra la politica volta a favorire l'industrializzazione delle regioni meridionali, di cui è un momento particolarmente significativo l'investimento di Melfi, e la continua riduzione di occupazione nelle aree di più tradizionale insediamento produttivo; quali impegni vengono assunti per la reindustrializzazione dell'area di Chivasso che in questa fase è la più colpita e che già risente della grave crisi occupazionale del Canavese; quali concrete garanzie si prevedono nei confronti degli operai e degli impiegati coinvolti da questa crisi. Gli interroganti chiedono infine

quali iniziative intenda assumere il Governo per contrastare questo rischio di deindustrializzazione e se sia disponibile ad attivare un accordo di programma tra i ministri interessati, la regione Piemonte e la provincia di Torino, la stessa FIAT e l'Unione industriale, per garantire un concreto recupero dell'area di Chivasso ad attività produttive che siano capaci di realizzare un adeguato livello di occupazione.

Alcuni interroganti fanno notare un'osservazione, che è stata anche qui ribadita quest'oggi, che la FIAT ha evidenziato, con questo piano, una scelta che era stata recentemente smentita in incontri con i rappresentanti del comune di Chivasso e della regione. Da questo fatto nasce l'esigenza di una seria verifica della situazione attuale e delle prospettive dell'industria automobilistica. La risposta a queste numerose domande non potrà che essere, anche se cercherò di formularla in modo sintetico, abbastanza ampia.

La strategia della FIAT va ricondotta - di qui penso si debba partire - alle caratteristiche di un ciclo economico che è segnato al livello internazionale da una ventata di aspra competitività ed insieme, per molti comparti produttivi, tra i quali vi è quello dell'auto, da consistenti flessioni del mercato. La stessa Commissione della Comunità europea è convinta che l'industria automobilistica, alla quale si attribuisce ancora una rilevanza strategica, stia attraversando una fase di radicale trasformazione, per ampiezza e contenuti più rilevante di quella che ha caratterizzato la fine degli anni '70 e che provocò anche in Italia pesanti processi di ristrutturazione con un massiccio ricorso ai cosiddetti «ammortizzatori sociali».

Tutti i costruttori europei e nordamericani stanno operando sul complesso fronte della gestione industriale e della organizzazione delle aziende per difendere e, se possibile, accrescere le proprie quote di mercato. E questo sforzo continuo riguarda l'assetto interno, il sistema delle commesse, il potenziamento ed il miglioramento delle reti di vendita e si svolge soprattutto sotto l'effetto della sfida giapponese, provocando diffuse riduzioni di occupazione anche da parte di grandi imprese che pure negli ultimi anni hanno conquistato rilevanti quote di mercato (come qualcuno ha notato) anche in Italia.

La concorrenza riguarda non solo le singole imprese ma nel loro complesso i «sistemi paese»: per ciò che si riferisce al prodotto, si esprime sia al livello dei prezzi, con una compressione dei margini e quindi della capacità di autofinanziamento dei programmi di sviluppo, sia della qualità del prodotto, con una forte sollecitazione ad investire nel rinnovo della gamma dei modelli. Si capisce subito come questa sia una tenaglia che rende particolarmente difficile la crisi che stiamo attraversando.

Il gruppo FIAT, che ritiene di aver saputo rispondere tempestivamente e con efficacia alla sfida dell'automazione nelle fabbriche, conquistando così una buona competitività negli anni '80 ed affermandosi così come uno dei grandi produttori mondiali di automobili, pensa che lo sforzo ora richiesto dovrà essere anche più impegnativo sia al livello europeo che nel mercato globale.

A questi orientamenti si contrappongono - non lo dico per rendere evidente una contraddizione, ma per sottolineare una urgenza - gli andamenti del mercato italiano e quelli delle vendite della FIAT-auto in

Italia e all'estero. Nel 1991 e nel primo quadrimestre del 1992 il mercato italiano, specie se confrontato con quello europeo, mantiene un andamento positivo.

Si è però sensibilmente ridotta la quota FIAT, come qualche senatore ha notato, in quanto l'azienda ha incontrato serie difficoltà nelle vendite all'estero. Un dato sinteticamente emblematico è fornito dalla bilancia commerciale: il saldo netto tra *import* ed *export* alla voce mezzi di trasporto è passato nei primi quattro mesi dell'anno dai 1.829 miliardi del 1991 ai 3.998 miliardi del 1992.

Credo si possa sostenere che la strategia della FIAT in presenza di una concorrenza che si sviluppa anche con una forte pressione sui prezzi di vendita appare caratterizzata più che da una difesa delle quote di mercato - ritenuta onerosissima - dalla ricerca dell'equilibrio economico-finanziario dell'azienda nella prospettiva di una ripresa che potrebbe permettere un significativo recupero a partire dal 1993, per consolidare poi la propria presenza sul mercato europeo nel prossimo decennio. Questo obiettivo è ritenuto realistico, anche se nel mercato europeo è prevista una crescente influenza dell'auto giapponese. Secondo la Commissione della CEE, la produzione europea di autoveicoli passerà dai 13,7 milioni di unità del 1991 ai circa 16 milioni di unità nel 2000, ivi compresa la produzione dei *transplants* giapponesi, auto prodotte o montate da industrie giapponesi in Europa.

Secondo la FIAT-auto, negli stessi anni il mercato italiano dovrebbe passare da 2,3 milioni di autoveicoli a 2,6 milioni. La produzione del gruppo FIAT in Italia dovrebbe passare da 1,7 milioni a 2,2 milioni e quella complessiva, compresa la produzione FIAT all'estero, da circa 2 milioni a 3,2 milioni.

LIBERTINI. Non sono questi i dati che la FIAT prevede. Una previsione del genere esiste, ma non è la FIAT a farla.

GIANOTTI. Bisogna vedere se le previsioni sono giuste.

BODRATO, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Ho letto i dati forniti dalla FIAT, credo di non aver copiato male le cifre. Ad ogni modo, sono qui disponibili e potremmo verificarle.

La ventata della concorrenza è destinata a durare e la partita tra i grandi gruppi resta aperta: di questo appare consapevole la nostra industria automobilistica. Il programma della FIAT, a partire dal piano della qualità totale delineato verso la fine del 1989, assegna la massima priorità al rinnovo della gamma dei modelli, affinché il loro lancio rappresenti nei prossimi tre anni un effettivo progresso rispetto ai modelli sul mercato in quel momento. Entro il 1996 verrà rinnovata l'intera gamma di prodotti, con il lancio di numerosi nuovi modelli - all'incirca 18 - e con il ritorno ai mercati «di nicchia», oggi sempre più importanti, di fronte ad una domanda che va caratterizzandosi per la crescente differenziazione.

Per valutare l'importanza dello sforzo progettuale e finanziario che l'industria automobilistica nel suo complesso dovrà compiere, basti notare che il ciclo di rinnovo dei modelli, oggi decennale, dovrà accorciarsi a 5-6 anni.

Alle razionalizzazioni che si propongono di migliorare la competitività strutturale dell'azienda, che rappresenta la condizione essenziale per assicurare prospettive di sviluppo e la difesa reale della stessa occupazione, si ricordano i programmi rivolti a migliorare le reti commerciali che devono superare grosse difficoltà, specie all'estero. Questi programmi riguardano tutti i marchi del gruppo: FIAT, Lancia, e Alfa Romeo. Secondo la FIAT, proprio gli orientamenti dominanti nel mercato automobilistico, la crescente qualificazione e differenziazione della domanda inducono a ritenere che l'esistenza dei tre marchi rappresenti un dato molto positivo e da valorizzare sul terreno della concorrenza con i principali produttori esteri. A livello comunitario si sta approfondendo l'esame dell'attuale sistema di distribuzione selettiva che appare funzionale allo stesso monitoraggio dell'interscambio con il Giappone e che non ostacola la concorrenza.

Si ritiene importante, scadendo l'attuale sistema nel 1995, mantenere la distribuzione selettiva fino al 1999, come peraltro previsto dallo stesso accordo tra la CEE ed il Giappone. Ritengo che questo sarà proprio domani, nell'incontro tra i Ministri della Comunità che riguarderà anche i problemi dell'industria automobilistica, uno dei punti di più importante discussione.

Per far fronte a questo piano di riorganizzazione industriale e commerciale e di qualificazione del prodotto, piano che è reso più complicato dalla esigenza di considerare anche l'allargamento del mercato europeo verso i paesi dell'Est (sarebbe un segno di miopia non predisporre in questa direzione; significherebbe lasciare vaste aree di mercato ai principali concorrenti della nostra industria nazionale) sono stati previsti, come è noto, 40.000 miliardi di investimento nell'arco del prossimo decennio.

Per il periodo 1992-96 sono già stati definiti 27.000 miliardi che saranno destinati, come dirò tra breve, in modo equilibrato al Nord ed al Sud del paese. Nell'area torinese dovrebbe essere concentrata la maggior parte dei circa 6.000 miliardi di investimenti in ricerca e sviluppo. L'area torinese, oltre a mantenere un'elevata quota della produzione totale, è destinata a vedere confermato il ruolo di testa del sistema, con la presenza qualificata di attività di ricerca e sviluppo, stile, progettazione, sperimentazione e con la concentrazione delle attività centralizzate, commerciali, amministrative e di pianificazione.

L'articolazione di questo piano di investimenti per area geografica è in sintesi la seguente. In Piemonte, nel periodo 1992-96 sono previsti 12.385 miliardi, nel periodo 1997-2001 altri 10.000 miliardi; in complesso sono previsti 22.385 miliardi di investimenti. A Melfi e a Pratola Serra nel primo periodo sono previsti 4.695 miliardi e nel secondo periodo 400 miliardi, in complesso 5.095 miliardi. Nelle altre aree italiane e straniere sono complessivamente previsti 8.680 miliardi nel 1992-96 ed altri 3.854 miliardi entro il 2001, per complessivi 12.520 miliardi.

Per il Piemonte si possono fornire alcune specificazioni. Il comprensorio di Mirafiori sarà interessato da circa 10.000 miliardi di investimenti per lo sviluppo del prodotto e da circa 8.400 miliardi in impianti; il comprensorio di Rivalta da circa 3.600 miliardi di investimenti e lo stabilimento di Verrone da 359 miliardi di investimenti.

Anche se è cresciuta la differenziazione nelle attività della FIAT come gruppo, non si dovrebbe indebolire quindi l'impegno nei confronti del comparto automobilistico, nè si dovrebbero ridurre le risorse finanziarie ritenute necessarie al suo sviluppo. Si può inoltre notare che, a differenza di quanto accaduto alla fine degli anni 1970, quando una crisi congiunturale particolarmente aspra è stata affrontata in presenza di notevoli difficoltà finanziarie, il gruppo affronta questo ciclo di grandi trasformazioni con una situazione finanziaria più solida, anche perchè ha potuto beneficiare di un decennio di crescita consistente e di risultati di bilancio largamente positivi.

Alla questione dell'internazionalizzazione, che per qualche aspetto vede la FIAT più cauta di altri suoi principali concorrenti, la FIAT risponde di non essere in questo momento interessata ad accordi di carattere globale con i suoi concorrenti, ma di avere già proceduto sulla strada di accordi particolari e di essere disponibile in questi limiti ad altre intese di rilevanza industriale.

Ciò non elimina l'esigenza riconosciuta anche dalla FIAT, e sulla quale insiste la Comunità europea, di una europeizzazione dei costruttori, la quale impone processi di integrazione a livello industriale e distributivo. Secondo la stessa Comunità, infatti, nel corso degli anni '90 assisteremo ad una accentuata concorrenza esterna che si proporrà di sottrarre ai costruttori europei i vantaggi da tutti attesi dal Mercato unico europeo.

Anche la strategia della FIAT è quindi volta a recuperare produttività e capacità di competere in un mercato sempre più aperto; e questa strategia è posta all'origine della decisione che riguarda la chiusura di Chivasso e il cosiddetto alleggerimento degli organici impiegatizi, conseguente a processi di riorganizzazione che sono stati avviati negli ultimi due anni e che sono giunti in qualche modo ad una loro parziale conclusione.

Queste pesanti decisioni hanno spinto il sindacato ad aprire un confronto con l'azienda per ottenere precise indicazioni sulle strategie di breve e medio periodo, per definire un accordo che garantisca la reindustrializzazione dell'area di Chivasso e per ottenere adeguate garanzie per tutti i lavoratori coinvolti in questi processi di riorganizzazione.

Il piano della FIAT-auto non comporta, peraltro, una riduzione delle capacità produttive. Le iniziative già realizzate e le innovazioni tecnologiche, migliorando l'efficienza e la flessibilità degli impianti, permettono di ridimensionare la capacità produttiva installata, di ridurre cioè le riserve di capacità di 100.000 vetture annue mantenendo inalterati i volumi effettivi di produzione e realizzando significativi vantaggi per l'impresa in termini di competitività.

### **Presidenza del vice presidente DE GIUSEPPE**

(Segue BODRATO, ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato). Questa spiegazione data dall'impresa non esclude affatto che

debbano essere attentamente verificati questi programmi, sia a livello di confronto con i sindacati, sia a livello di rapporto con il Governo.

È stata posta, a questo punto, la questione del futuro degli stabilimenti di Mirafiori e di Arese in connessione con l'entrata in attività degli stabilimenti di Melfi e di Pratola Serra. Si deve ricordare che il programma della FIAT per il Sud è stato definito in una prospettiva di espansione del mercato, prospettiva che è stata poi ridimensionata anche se la stessa Commissione della Comunità, come ho ricordato, prevede per i prossimi anni una certa ripresa produttiva per l'industria automobilistica.

La FIAT, collocandosi in questo orizzonte, ha assicurato che i programmi del gruppo puntano a consolidare la quota di mercato europeo e a partecipare al graduale decollo dei mercati dell'Est. Questo programma di sviluppo riguarda anche gli stabilimenti di Mirafiori e di Arese, come risulta dai dati sugli investimenti prima ricordati.

Non vi sarebbero quindi connessioni tra gli investimenti per le nuove iniziative nel Sud, decisi in tempi passati, e le operazioni di razionalizzazione avviate recentemente nell'area torinese.

GIANOTTI. Il condizionale è suo o della FIAT?

BODRATO, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Non vi sarebbero, stando a quanto la FIAT dice, ma credo siano valutazioni. Dai dati relativi agli investimenti – se sono reali e credo che dobbiamo ritenerli tali – emerge la conferma di tutto ciò. Altrimenti, non si capisce perchè si dovrebbero investire a Mirafiori migliaia di miliardi per poi, fra qualche anno, cambiare la destinazione di quello stabilimento.

BOSO. Quando ci darà delle risposte, signor Ministro? (*Commenti dal Gruppo della Lega Nord*).

BODRATO, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Sto rispondendo.

LIBERTINI. Poteva intervenire in quest'Aula il senatore Agnelli!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, potrete prendere la parola quando replicherete per dire se siete soddisfatti o meno delle dichiarazioni del signor Ministro. Avrete ogni possibilità di intervenire successivamente.

La prego, onorevole Ministro, prosegua pure.

BODRATO, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Se non ritenessi di essere di fronte ad una spiegazione seria, certamente non l'avrei portata in quest'Aula.

Non vi sarebbero, quindi, connessioni fra gli investimenti per le nuove iniziative nel Sud e le operazioni di razionalizzazione avviate nell'area torinese. Il trasferimento a Rivalta di produzioni prima con-

centrate a Chivasso è finalizzato ad elevare il livello di utilizzo degli impianti, ma l'obiettivo resta essenzialmente quello di ridurre sensibilmente i costi fissi.

La razionalizzazione della FIAT-auto ha certamente effetti sulle imprese piccole e medie, che costituiscono il complesso tessuto dell'indotto. Si sta delineando una significativa evoluzione nel rapporto tra la FIAT e i suoi fornitori, nel senso che nella nuova strategia il fornitore dovrà intervenire sempre più all'origine dei programmi e questo comporta un rapporto di *partnership* e insieme una selezione dei principali produttori.

LIBERTINI. Mi scusi, ministro Bodrato, la Fiat ha intenzione di ridurre i costi in due anni rispetto ai termini passati.

BODRATO, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Sto affrontando questo problema.

LIBERTINI. Questa è la retorica della Fiat.

BODRATO, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Si delinea quindi un profondo mutamento strutturale di tutto il settore dell'indotto che accentuerà il suo ruolo nell'ambito dell'industria automobilistica europea. L'incidenza dei componenti sul valore finale dell'auto, che oggi è attorno al 50 per cento, crescerà in misura significativa nei prossimi anni, perchè è soprattutto nella componentistica che si esprime l'innovazione e la differenziazione qualitativa. Basti ricordare la crescente applicazione dell'elettronica alla gestione dei motori e nella strumentazione di bordo. Anche per queste ragioni è prevedibile una vasta riorganizzazione di un settore attualmente molto frammentato, non solo in Italia ma in tutta Europa, dove il 90 per cento, secondo i dati della Comunità, delle circa 3.000 aziende dell'indotto è costituito da imprese di piccola e media dimensione.

Per l'Italia, in particolare, si è stimato che i circa 1.000 fornitori diretti dell'industria italiana scenderanno nei prossimi anni intorno a 500. Questa situazione dovrebbe favorire un rafforzamento delle strutture di un certo numero di imprese e quindi l'acquisizione di una più elevata capacità per esse di operare al livello europeo. Tale linea valorizzerà la flessibilità e la specializzazione di un comparto produttivo che rappresenta un qualificato punto di forza dell'area torinese.

Per altri fornitori, specie se marginali, si delinea però una prospettiva meno favorevole, con la necessità di affrontare processi di riorganizzazione che saranno particolarmente impegnativi. Al di là di questa valutazione generale, non dovrebbero però esserci conseguenze sull'indotto a seguito delle specifiche vicende di Chivasso, poichè queste non comportano riduzione dei livelli produttivi e quindi, di per sè, delle commesse.

Per quanto riguarda lo stabilimento di Melfi, i fornitori interessati a questo polo nella logica del *just in time*, alla quale si è fatto riferimento, sono una quindicina; per due terzi, si tratta di iniziative piemontesi.

In complesso, l'occupazione dell'indotto rappresenterà a Melfi circa 4.000 addetti, che si aggiungono agli 8.000 considerati direttamente dal progetto FIAT.

Il programma per il Mezzogiorno relativo agli anni 1992-1996 prevede investimenti per 6.136 miliardi ed una occupazione complessiva che raggiungerà a fine periodo le 17.300 unità, compreso l'indotto. A questo programma Melfi e Pratola Serra partecipano per circa 4.500 miliardi. Gli altri investimenti di una certa rilevanza per il Mezzogiorno riguardano Termini Imerese (820 miliardi per 3.000 occupati) e Sulmona (330 miliardi per 1.140 occupati).

L'andamento complessivo previsto dalla FIAT comporterebbe in Italia tra il 1992 e il 1995 una crescita da 105.900 a 107.800 addetti, con una diminuzione, però, di 3.000 unità al Nord ed un incremento di circa 5.000 unità al Sud.

Per quanto non vi sia quindi un rapporto diretto tra il progetto di Melfi e la chiusura di Chivasso, si deve notare che il deterioramento della congiuntura fa emergere i limiti della strategia della FIAT e anche i limiti e le contraddizioni della nostra politica industriale. Come qualche interrogante sostiene, un programma di investimenti che si colloca nella logica di una espansione del mercato può apparire oggi come un trasferimento di potenzialità produttive dal Nord al Sud. Si delineano così conflitti che non erano stati ipotizzati e che inducono a mettere in discussione anche alcuni aspetti della politica industriale e della politica degli interventi straordinari per il Mezzogiorno.

Su quelle linee vi è stata in passato la sollecitazione delle stesse organizzazioni sindacali e di alcune forze politiche, che hanno in più occasioni sottolineato l'esigenza di dare vita ad iniziative industriali nelle regioni del Sud per contenere fenomeni migratori di massa e per evitare la congestione sociale delle aree metropolitane del Nord.

Il progetto di Melfi fa essenzialmente riferimento alla legge n. 64, che attende peraltro, anche a questi fini, di essere rifinanziata. È necessario però sottolineare che la CEE autorizza per le sole regioni meridionali «aiuti di Stato» a sostegno degli investimenti industriali. Interventi analoghi non sarebbero autorizzati perchè ritenuti in violazione delle regole della concorrenza se riguardassero investimenti localizzati nelle regioni del Centro-Nord, salvo l'eccezione di cui dirò tra poco.

Gli strumenti della politica meridionalistica vanno però ricondotti in modo più chiaro alla politica regionale della Comunità; per ciò che riguarda l'industria dell'automobile e dei componenti, all'interno di nuovi e più ampi scenari comunitari, la Commissione CEE ha delineato nella comunicazione che sarà illustrata domani al Consiglio dei ministri della Comunità l'uso di strumenti che dovrebbero favorire l'adattamento strutturale di questo comparto al fine della competitività che deve mantenere a livello globale.

I punti più significativi del documento riguardano innanzitutto un nuovo approccio in materia di ricerca e di sviluppo tecnologico per favorire i progetti a priorità tecnologica che hanno una più diretta ricaduta sulla competitività tra le imprese. Bisogna però tener presente che la concretezza di questo nuovo orientamento comunitario dipen-



derà dalle risorse che saranno previste nel documento Delors. Come sapete, la questione è del tutto aperta. In secondo luogo, un sostegno alla formazione professionale per la crescente esigenza di formazione collegata al processo di riorganizzazione e di riconversione del settore nel suo complesso. È a questo punto necessario il superamento del vincolo regionale che fino ad oggi ha pesato su questa politica.

Per la componentistica è ritenuto infine necessario, come ho già ricordato, un forte recupero di produttività; si tratta di creare un ambiente favorevole e di coinvolgere la componentistica negli stessi programmi di ricerca e di formazione della grande industria automobilistica.

In sede di rinnovo della disciplina degli «aiuti di Stato» si dovrà tener conto, sempre secondo questo rapporto della Commissione, del processo eccezionale di ristrutturazione che l'industria automobilistica deve affrontare e che non sembra in grado di sostenere soltanto con i propri mezzi.

LIBERTINI. Quindi bisognerà darle ancora più soldi!

BODRATO, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Si dovrà definire quali aiuti di Stato saranno permessi; poi, sarà certamente il Parlamento di ogni singolo paese che discuterà il problema ed anche i vincoli che intende porre.

MIGONE. Ma la posizione del Governo quale sarà? Finora lei ha riferito la posizione della Fiat e della CEE, ma qual è la posizione del Governo?

BODRATO, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Io ho riferito sul programma della Fiat, sul quale avete chiesto di essere informati e mi sono richiamato a dati che ritengo fondati. La questione della Comunità la affronteremo, come sentirete, domani, ma io vi dirò qual è l'opinione del Governo. La sto esprimendo; aspettate che concluda il mio intervento. (*Interruzione del senatore Pagliarini*). Questa è una sua legittima opinione.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, il nostro Regolamento prevede le modalità dello svolgimento delle interrogazioni e delle interpellanze: vi prego di attenervi ad esso.

Onorevole Ministro, la invito a proseguire il suo intervento.

BODRATO, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Il documento della Comunità sottolinea inoltre l'opportunità di armonizzare le norme tecniche e le legislazioni ambientali dei paesi della CEE, di potenziare i circuiti informativi inerenti le esportazioni e l'accesso ai mercati terzi e di considerare la possibilità di sviluppo dell'industria automobilistica nel decollo economico delle aree sottosviluppate.

Queste indicazioni della Comunità, sulle quali, come ho detto, saremo chiamati domani a discutere, sono nelle loro linee fondamentali condivise dal Governo italiano.

Le indicazioni che riguardano le possibili iniziative del Governo si collocano in questo contesto, ma per alcuni aspetti fondamentali potranno essere definite, come d'altra parte gli onorevoli interroganti hanno più volte sottolineato, solo dal nuovo Governo, che darà certamente il suo contributo, come si è fatto in passato, ed anche in questi giorni con le decisioni sui prepensionamenti, che vanno peraltro riferiti alle vicende precedenti la situazione che stiamo ora discutendo e che certo non possono surrogare decisioni di altro segno che guardino allo sviluppo e non alle conseguenze delle crisi. Nell'ambito delle iniziative compatibili con le direttive comunitarie, e senza dimenticare che fanno ormai parte di ogni riflessione sulla politica industriale anche le questioni che riguardano l'efficienza del sistema paese e la politica dei redditi, si può fare riferimento in modo specifico al regolamento CEE 2052 del 1988, alla legge n. 317 del 1991 e alla legge n. 46 del 1982.

L'obiettivo 2 del regolamento n. 2052 della Comunità prevede la concessione di contributi per investimenti fatti da imprese ubicate nelle zone colpite da declino industriale. Tra queste zone, che sono delimitate dalla stessa Comunità, c'è la provincia di Torino e quindi l'area di Chivasso.

Le risorse finora disponibili hanno permesso di accogliere un numero limitato di domande di piccole imprese pervenute dalle cinque regioni interessate da questo regolamento (Lombardia, Piemonte, Liguria, Toscana e Marche) ed è questa l'eccezione che ho ricordato prima.

Per il Piemonte, con i circa 23 miliardi stanziati - il limite è stato fissato dalla Comunità - potranno essere accolte circa 90 domande sulle 740 che sono pervenute. Si potrebbe pertanto prevedere un intervento esclusivamente nazionale per il finanziamento delle richieste non accolte, con un onere presunto di 160 miliardi. Si potrebbe inoltre prevedere la prosecuzione degli interventi previsti dall'obiettivo 2 ed in connessione con le decisioni che saranno assunte sulla crisi straordinaria dell'industria automobilistica a livello di Comunità, limitatamente alle aree interessate dalla crisi dell'auto. Si deve però sottolineare fin d'ora che si pone in questo modo un problema di copertura finanziaria per entrambe le ipotesi.

La legge n. 317 per lo sviluppo delle imprese minori, cui hanno fatto ricorso in questa prima fase alcune centinaia di imprese dell'area torinese, prevede all'articolo 8 la concessione di crediti di imposta per il finanziamento degli investimenti nei primi tre esercizi di attività di nuove imprese appartenenti a comparti innovativi.

Con una delibera del CIPI si è provveduto all'individuazione di questi comparti, nei quali è compresa gran parte dell'indotto Fiat. In ogni caso, la delibera del CIPI potrà essere integrata con ulteriori comparti che rispondano alle indicazioni della stessa legge. Per le imprese ubicate nelle aree ricomprese nell'obiettivo 2 della CEE (e quindi quelle della provincia di Torino) interessate dalla crisi dell'auto, potrebbe essere previsto lo strumento del contributo in conto capitale, indicato all'articolo 10 della legge n. 317. Inoltre, potrebbe essere

previsto un rifinanziamento degli interventi di cui all'articolo 8, riservato alle sole imprese ubicate in queste aree. Devo però sottolineare che anche in questo caso è necessario un rifinanziamento della legge n. 317, che era già considerato tale indipendentemente dalla crisi dell'auto della quale parliamo oggi.

Di maggiore rilevanza può essere il riferimento alla legge n. 46 per la ricerca e l'innovazione tecnologica, poichè questa legge va oltre le piccole imprese. Si deve notare che le agevolazioni finanziarie finora erogate alla FIAT ammontano, sulla legge n. 46, a 1.090 miliardi, di cui 250 sotto forma di contributi in conto capitale. Si tratta di finanziamenti - va ricordato - ai quali si aggiungono quelli relativi ad altre leggi cui è ricorso il gruppo FIAT, che hanno consentito l'erogazione di 1.170 miliardi sulla legge n. 675 e di 250 miliardi sulla legge n. 808, che riguarda l'aeronautica. In larga maggioranza questi finanziamenti sono stati destinati a stabilimenti ubicati nelle regioni del Nord, specie quelli relativi alla legge n. 46.

Lo sviluppo delle aree in crisi richiede uno sforzo congiunto delle istituzioni e del sistema delle imprese per realizzare dal lato dei servizi e delle infrastrutture condizioni idonee alla nascita di nuove imprese; l'area di Chivasso presenta da questo punto di vista, come è stato notato, una situazione particolarmente favorevole. Per questa area potrebbe essere sperimentata, in aggiunta alle agevolazioni previste dalla legge n. 317 per le società consortili miste - si tratta, in questo caso, soltanto di piccole imprese - un'estensione dei benefici della legge n. 46 per il finanziamento di progetti strategici proposti da imprese o loro consorzi, anche insieme ad enti pubblici, università ed enti locali. I campi di intervento potrebbero riguardare i poli tecnologici, i parchi scientifici, le telecomunicazioni e le infrastrutture vere e proprie. Gli interventi dovrebbero essere avviati a seguito della stesura di specifici contratti di programma. Non si esclude che questo problema possa essere risolto con una delibera del CIPI, senza modifica della legge n. 46.

In ogni caso, appare necessario fornire alla Comunità economica europea una tempestiva informazione sulla estensione che in questo modo si avrebbe del regime degli aiuti di Stato. È comunque prevedibile l'esigenza di un rifinanziamento anche di questa legge se la si vuole rendere pienamente operante a questi fini senza distrarre risorse da altri obiettivi di carattere più generale.

Come si può notare, tutte queste linee di intervento possono riguardare direttamente l'area di Chivasso. La stessa FIAT si deve però considerare impegnata nella trasformazione di questo stabilimento in un centro tecnologico industriale, dando un preciso contributo alla creazione del necessario consorzio di aziende.

Creare un'area attrezzata per la riorganizzazione e lo sviluppo del sistema industriale torinese può favorire una significativa ripresa produttiva ed occupazionale, ma a condizione di un reale coinvolgimento del gruppo FIAT.

L'attuazione in Chivasso di aziende anche non operanti nell'indotto sarà tanto più stimolata se in questa area si realizzerà un polo logistico

che garantisca una gestione dei rifornimenti dell'impresa motrice, in linea con le più avanzate logiche del «*just in time*». Si tratta in primo luogo di verificare la previsione di insediamenti industriali capaci di riassorbire 500-1.000 lavoratori della Lancia puntando al livello più alto, cioè ai 1.000 lavoratori.

Il Governo segue con grande attenzione lo svolgimento del confronto tra le segreterie nazionali delle organizzazioni sindacali e la FIAT, confronto che non riguarda solo le conseguenze occupazionali più dirette delle decisioni della FIAT, ma anche l'insieme degli assetti produttivi che si vanno delineando in questo ciclo di profonda ristrutturazione dell'industria italiana.

Senza voler interferire nelle trattative in corso tra azienda e sindacati, si ritiene tuttavia opportuno evidenziare come nei recenti incontri tra i vertici aziendali e il Ministro del lavoro sia emerso che sussistono per la vicenda di Chivasso i presupposti per il ricorso alla cassa integrazione guadagni straordinaria. Dovrebbe essere possibile affiancare al piano di ristrutturazione industriale una gestione delle eccedenze, anche relativamente allo stabilimento di Chivasso, che non preveda risoluzioni traumatiche nel rapporto di lavoro. Alla fine della cassa integrazione, infatti, potrebbe semmai essere prospettato il collocamento in mobilità solo per coloro che potranno in quel momento raggiungere i requisiti di pensionamento, ovvero per coloro che abbiano una reale opportunità di reimpiego. (*Commenti dei senatori Libertini e Crocetta*).

I progetti di sostituzione delle attuali attività manifatturiere, presentati dalla FIAT ed oggi all'esame del sindacato, prevedono il riassorbimento di una quota del personale in attività terziarie dirette dal gruppo FIAT, ovvero nelle attività indotte dalla FIAT, che dovrebbero essere rilocalizzate ed ampliate a Chivasso per diventare tecnicamente più funzionali alle linee produttive di Rivalta e Mirafiori.

Per un più ampio progetto di riutilizzo della importante area industriale, con la ricostituzione di ulteriori posti di lavoro, risultano molto utili l'ubicazione geografica e la dotazione infrastrutturale e si può quindi richiedere alla FIAT un'apposita collaborazione con gli enti locali e con la regione Piemonte per realizzare il quadro delle convenienze più adeguato.

Si può ritenere quindi che siano utilizzabili tutti gli strumenti previsti dalla legge n. 223 del 1991 per una soluzione dei problemi occupazionali posti dal piano di ristrutturazione ed a questo scopo il Ministro del lavoro impartirà idonee direttive alla commissione regionale per l'impiego e all'agenzia per l'impiego della regione Piemonte non appena raggiunto l'accordo sindacale.

È utile infine precisare che per l'anno 1991 la FIAT ha utilizzato le integrazioni salariali ordinarie per un importo di circa 179 miliardi di lire. Si stima che l'importo delle integrazioni salariali ammonterà per i primi cinque mesi del 1992 ad oltre 51 miliardi di lire. Non faccio riferimento (sono anche queste cifre abbastanza consistenti) alle integrazioni salariali e soprattutto alla politica della fiscalizzazione.

Voi sapete bene, onorevoli colleghi, che quando a livello di Comunità si imputa all'Italia un intervento eccessivo si guarda anche a queste forme di sostegno, a quelli che noi chiamiamo «ammortizzatori

sociali», che fanno parte della nostra politica sociale e che, per la verità, sono molto meno presenti negli altri paesi della Comunità.

Questo dibattito parlamentare può essere un momento importante (è stato l'avviso anche di chi lo ha promosso) per una corretta valutazione delle prospettive dell'industria automobilistica e per la concreta definizione delle iniziative che anche a livello parlamentare dovranno essere assunte in tempi brevi ed in stretto rapporto con lo svolgimento della vertenza sindacale, che il Governo dal canto suo segue con particolare attenzione e con piena disponibilità. *(Applausi dal Gruppo della DC)*.

PRESIDENTE. Potranno ora prendere la parola, per cinque minuti ciascuno, i presentatori delle interrogazioni e delle interpellanze.

Il senatore Pecchioli, che ha degli impegni, mi aveva chiesto di intervenire subito. Se non si fanno osservazioni, la Presidenza non ha alcuna difficoltà in proposito.

Ha pertanto facoltà di parlare il senatore Pecchioli.

PECCHIOLI. Signor Presidente, di fronte alla drammaticità della chiusura dello stabilimento di Chivasso e più in generale alla precarietà complessiva delle prospettive della FIAT, l'esposizione del Ministro è stata del tutto insoddisfacente. L'onorevole Bodrato ha cercato fondamentalmente una spiegazione in dati oggettivi, anche di carattere internazionale, ed ha largamente attinto ad analisi e a tesi che sono proprie della FIAT, ma non ha risposto (ed è questa la ragione fondamentale della nostra assoluta insoddisfazione) alla richiesta che in sostanza è venuta da tutti i Gruppi: che cosa il Governo intende fare in presenza di processi di questo tipo, che hanno delle conseguenze sociali drammatiche, e qual è il ruolo del Governo.

Naturalmente, mi riferisco al Governo come istituzione, dato che lei è Ministro di un Governo che sta in piedi per miracolo, chissà per quante ore o per quanti giorni ancora. In Italia sono esistiti dei governi che nel corso degli anni avrebbero dovuto affrontare questo problema con il senso di responsabilità che competeva loro. Lei, invece, è venuto qui a trovare giustificazioni nell'attuale quadro generale e in alcune tesi della FIAT e poi ha fatto la solita promessa, cioè una nuova manciata di investimenti, di miliardi, un *déjà-vu*, qualcosa che cento volte abbiamo ascoltato in presenza di crisi da parte di esponenti del Governo. Sia ben chiaro: nessuno di noi contesta che le imprese debbano essere in grado di corrispondere alle esigenze di mercato, alle necessità che scaturiscono da una concorrenza agguerrita.

Siamo di fronte a un quadro, non soltanto europeo, di grande difficoltà del settore automobilistico. C'è un grave ritardo - particolarmente in Italia - in rapporto alle innovazioni, indispensabili considerando la qualità di un prodotto e lo stato disastroso dei trasporti nel nostro paese, specie in relazione ai connessi e sempre più gravi problemi dell'ambiente.

Su questi terreni, così come su quello della ricerca di produzioni alternative, il ministro Bodrato ricorderà che, anche come suoi concittadini, abbiamo più volte prospettato nel corso dei decenni, come movimento operaio e come forze della sinistra, la necessità che Torino

non fosse imperniata attorno al sistema monoculturale della fabbricazione delle automobili, ma che si operasse per una diversificazione. Verso questi obiettivi la FIAT, nel decennio trascorso ed in molteplici occasioni, con il consenso e con la grande generosità dei governi, ha sempre proclamato di volersi muovere ed ha sempre profilato sbocchi ottimali per tutti: per l'impresa, per la collettività, per il progresso sociale. Ma è stato così? Non è andata così nè con l'acquisizione dell'Alfa Romeo, nè con la proclamazione, assai ritardataria e poi disattesa, della famosa strategia della «qualità totale», nè con la scelta di nuovi investimenti al Sud, nè in altre occasioni.

Ora siamo in presenza di vasti processi di crisi e di smobilitazione e le tesi della FIAT tornano ad essere quelle di sempre: dateci un altro po' di miliardi per cambiare e per riconvertire e garantiremo comunque sia il progresso sociale. E lasciamo perdere, per cortesia, in rapporto alla crisi reale del settore automobilistico, certe affermazioni che non stanno in piedi, che non sono più neanche utilizzabili nei comizi di periferia, come quelle relative all'eccessivo costo del lavoro! Si tratta davvero di un argomento risibile, considerando non solo la misera entità della busta paga, ma anche i fortissimi incrementi della produttività del lavoro determinatisi in questi anni. Lasciamo perdere l'argomento, da certuni usato, di una sorta di ostilità preconcetta da parte del movimento sindacale e delle opposizioni di sinistra. Semmai, a parer mio, sarebbe valida una critica contraria: per esempio, quella di aver lasciato correre un po' troppo, di essere stati troppo consenzienti e un po' ingenuamente creduloni di fronte a certe operazioni della FIAT del passato, come se si fosse trattato di iniziative destinate ad avere un esito positivo.

Dobbiamo allora interrogarci sulle ragioni di una crisi che interviene malgrado la generosissima erogazione di risorse alla FIAT da parte dello Stato: si parla di diverse decine di migliaia di miliardi. Ora si chiude la Lancia di Chivasso, licenziando 3.600 operai e 550 impiegati, che vanno ad aggiungersi ai 1.500 impiegati di altre sedi. Ma prima è stata chiusa la Autobianchi di Desio; Arese è in declino; la Maserati è in crisi. Sono fatti gravissimi, che comportano conseguenze sociali drammatiche...

PRESIDENTE. Senatore Pecchioli, le faccio presente che ha già superato di due minuti il tempo a sua disposizione.

PECCHIOLI... Dove si va a parare? È un quesito che pongo al Governo e al Ministro, che su tale aspetto non ha fornito una risposta: qual è la strategia di medio e lungo periodo della FIAT? Non bastano le assicurazioni e le promesse dei suoi dirigenti, non sono più credibili. Il punto politico da affrontare deve essere quello di una reale volontà di intervenire con patti precisi, in sede sindacale ovviamente, ma anche in sede istituzionale, perchè la FIAT non continui a fare il bello ed il cattivo tempo come ha sempre fatto. In sede aziendale, la FIAT ha ridotto le relazioni industriali a livelli bassissimi, ha operato per la crisi del movimento sindacale; in sede territoriale, ha usato le città e le regioni come aree sulle quali lucrare finchè potevano servire, scari-

cando poi su di esse i costi sociali delle proprie difficoltà; a livello nazionale, ha preso e continua a prendere, oltre a quelle generose risorse statali di cui parlavo, decisioni unilaterali, mettendo tutti di fronte a *diktat* e decisioni preconfezionate.

È tollerabile continuare così? Badate, che queste decisioni che assume la FIAT incidono in profondità sulle condizioni di vita di migliaia di persone, sulla situazione economica di intere zone del paese, sulle stesse prospettive di larga parte dell'economia italiana. Come si può allora non porsi a tutti i livelli, in primo luogo a livello del Governo, del Parlamento, oltre che del sindacato, una questione di confronto, di verifica, di concerto, di controllo? Chiediamo che la decisione di chiudere lo stabilimento della Lancia a Chivasso sia revocata, ma su tale questione il Ministro si è ben guardato dall'esprimere un'opinione.

Poniamo, rivendicando la necessità di interventi e di controlli, una questione di democrazia. La FIAT non è una bottega artigiana o un'azienda tra le tante. Per queste ragioni, giudichiamo la risposta del Ministro del tutto insoddisfacente e vacua.

Mi auguro che approssimandosi l'inizio dell'attività di questa nuova legislatura la questione delle riforme istituzionali venga veramente affrontata. Ritengo tuttavia doveroso ricordare che in questo ambito dovranno anche essere comprese le leggi di attuazione costituzionale, in particolare degli articoli 3 e 42 della Costituzione, che nel rispetto pieno della libertà di impresa e di concorrenza sanciscano tuttavia l'obbligo di intervenire in presenza di grandi iniziative per far prevalere l'interesse nazionale.

Annunzio che il Gruppo del PDS presenterà una mozione al cui centro sarà la questione della chiusura dello stabilimento della Lancia di Chivasso, ma che porrà nel suo complesso il problema delle prospettive del maggior gruppo industriale italiano. (*Applausi dal Gruppo del PDS*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la Presidenza ha il dovere di applicare il Regolamento. In base a quest'ultimo, i presentatori delle interpellanze hanno parlato per 20 minuti. Coloro che ora prenderanno la parola per dichiararsi o meno soddisfatti disporranno, in base al Regolamento, di cinque minuti. Vorrei pregarli, allora, di non costringere il Presidente a dover essere rigoroso: il termine di cinque minuti va rispettato.

FERRARA VITO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARA VITO. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, prendo la parola a nome del Movimento per la democrazia-La Rete. L'annuncio fatto dalla FIAT il 1° giugno scorso ai sindacati dei lavoratori che dal 1° settembre lo stabilimento della Lancia di Chivasso cesserà la propria attività deve costituire, specie nella presente situazione di crisi economica in cui si trova il nostro paese, un ulteriore elemento di profonda preoccupazione per tutti noi.

Se a tale annunzio vogliamo aggiungere la pretesa avanzata dalla Confindustria che i lavoratori rinunzino alla scala mobile, abbiamo un quadro assai chiaro della prospettiva, non proprio esaltante, che si vuole imporre al mondo del lavoro dipendente. C'è quindi non solo il rischio, ma la certezza di sapere chi saranno i prescelti a dover fare i sacrifici.

A fronte delle assicurazioni fornite dalla stessa FIAT, secondo cui la chiusura dello stabilimento non significherebbe ridurre la produzione, bensì rendere più efficace il sistema accrescendo la competitività globale e secondo cui Chivasso chiuderebbe per riaprire in un secondo momento, si richiede tuttavia di sapere che fine faranno gli operai che dal 1° settembre saranno posti in cassa integrazione speciale a zero ore, e quali prospettive economiche avrà il comune di Chivasso che dall'attuale stabilimento trae benefici occupazionali.

Al riguardo sono persuaso che intanto la chiusura degli impianti produttivi della Lancia creerà certamente seri e gravi problemi agli stessi lavoratori che patiranno sulla loro pelle le conseguenze del provvedimento adottato dalla FIAT, in quanto la cassa integrazione per i lavoratori interessati rischia di trasformarsi, secondo noi, in una uscita senza ritorno per le loro famiglie e per tutto l'indotto operante in quel centro piemontese che non potrà più contare sugli attuali presupposti produttivi per la propria economia, almeno per i tre anni annunciati.

Prima di comunicare la cessazione dell'attività dello stabilimento di Chivasso doveva essere noto, a nostro avviso, il piano complessivo di rilancio e di sviluppo della produzione e del mercato che il gruppo automobilistico torinese deve aver preparato. Si sa solo che la FIAT chiude a Chivasso e apre stabilimenti all'estero. Dal momento però che si chiedono duri sacrifici a migliaia di lavoratori, doveva essere chiaro ed esplicito l'impegno della FIAT alla ripresa delle attività produttive, perchè se tagli alla produzione dovevano essere fatti, essi andavano controbilanciati appunto dalla certezza della ripresa della produzione. Non si possono chiedere tagli senza nulla dare in cambio. Diversamente graverebbe sul lavoratore, oltre al costo della crisi, anche quello degli errori e delle cattive gestioni di cui altri sono responsabili.

Ho ascoltato, signor Ministro, con attenzione la sua risposta. Essa, pur ricca di dati e di considerazioni di carattere generale è, a mio modesto avviso, in buona sostanza una difesa d'ufficio delle tesi addotte dalla FIAT. In altre parole, il Governo non ci ha fornito una propria tesi, una strategia governativa, bensì l'evidenziazione dei progetti della casa torinese.

Per questi motivi noi senatori del Gruppo della Rete ci dichiariamo insoddisfatti della risposta fornita dal signor Ministro. *(Applausi dai senatori della Rete del Gruppo misto e dai Gruppi di Rifondazione comunista e del PDS).*

PAIRE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.



PAIRE. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, avrei visto volentieri il ministro Bodrato affiancato dal ministro Marini anche per non avere una eccessiva regionalizzazione del Governo.

Io, nonostante la mia poca esperienza parlamentare, ho voluto ugualmente presentare l'interrogazione alla quale oggi il Governo ha avuto la compiacenza di voler rispondere in Aula, per sollevare il problema ed avere indicazioni non solo per quanto riguarda la Lancia di Chivasso, che per il Piemonte costituisce un grave problema in più, ma anche per portare l'attenzione sulla situazione di molte altre aziende del cosiddetto indotto FIAT e non soltanto FIAT.

Io vengo dal Piemonte e più precisamente da quella terra che fu di Giolitti e di Einaudi, da una regione ove la gente è abituata a lavorare in silenzio. Io vengo dalla montagna cuneese dove la gente ora si rende conto di essere dimenticata dallo Stato. Là mancano, fra l'altro, le infrastrutture: la viabilità ordinaria è carente e non esistono grandi arterie di comunicazione interregionali e internazionali. Eppure il Piemonte, in particolare la provincia di Cuneo, è il naturale e quasi unico ponte per l'Europa della CEE.

La provincia di Cuneo conta 252 comuni; molti di essi sono piccoli e la gente trae sopravvivenza dalle aziende di fondo valle e da una agricoltura sempre più impoverita. Non è mai esistita da parte dello Stato una vera politica della montagna. Vi provvedono sulle Alpi le regioni autonome ed in Valtellina alcune leggi speciali, ma sulle montagne piemontesi vivono cittadini di serie C, almeno così in pratica sono considerati dallo Stato. Ed è anche per queste ragioni che non si può continuare una politica di incentivi miope che favorisce l'uso distorto di risorse pubbliche e che non incentiva affatto la creazione di nuovi posti di lavoro. I costi energetici, il pesante apparato burocratico pubblico, gli oneri sociali spropositati ed il debito pubblico rendono difficile stare in concorrenza coi nostri *partners* europei.

Gli imprenditori piemontesi investono sempre di più nella Savoia, ove pare vengano offerte condizioni egregie. E noi continuiamo a perseguire la politica dei trasferimenti di posti di lavoro dal Nord al Sud d'Italia. Ho richiamato nella mia interrogazione, oltre alla Lancia, anche la società Graziano di Luserna S. Giovanni in provincia di Torino, di Garesio e di Sommarivaperno in provincia di Cuneo; come si può dire ad un dipendente: trasferisciti da Luserna a Bari?

Questi sono alcuni tasselli di un mosaico molto esteso, che va rifatto. Spero che per l'accurato appello dei colleghi e anche per quanto in questa Aula il Governo ha assicurato, si voglia lavorare meglio per scongiurare recessione e disoccupazione nell'Italia tutta.

GIUNTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUNTA. Signor Presidente, onorevole Ministro, il caso di Chivasso si è imposto alla nostra attenzione e alla nostra preoccupazione con un rilievo giustificato non solo dalle sue dimensioni economiche, sociali e umane, ma dal significato emblematico che assume nel panorama industriale torinese. Signor Ministro, da questo punto di vista non

possiamo reputarci soddisfatti dalla sua risposta alla nostra interrogazione. Per quanto riguarda il problema di Chivasso tengo a sottolineare in questa sede l'importanza e la necessità di ricercare e attuare soluzioni idonee a contenere tutte le ripercussioni sociali della cessazione della produzione automobilistica. Ciò vuol dire, ad esempio prevedere la concessione della cassa integrazione guadagni a tutti i lavoratori dei servizi collegati all'attività della Lancia, delle mense e delle pulizie; e vuol dire anche che insieme agli oltre 500 impiegati tecnici di Chivasso la Fiat mette in cassa integrazione speciale altri 1.500 impiegati tecnici e quadri di più difficile ricollocazione e che, come tutti gli altri lavoratori, prenderanno l'80 per cento della retribuzione fino ad un massimo di 1.231.000 lire, che per gli operai rappresenta il 70-75 per cento della loro retribuzione, per gli impiegati la metà, per i quadri solo un terzo.

Per evitare ripercussioni mi aspetto che il trattamento di sostegno venga perequato in qualche modo e che il Governo proponga modifiche alle specifiche leggi per rendere più equa la indennità di cassa integrazione e quindi più sopportabili i sacrifici.

Su un punto soprattutto non siamo soddisfatti: ci sembrava opportuno avviare una riflessione più vasta su una situazione generale di crisi di cui Chivasso può rappresentare l'episodio in un certo senso più eclatante ma certamente non si tratta di un fenomeno isolato. È infatti dall'esame complessivo dello stato dell'industria torinese e da come il Ministro dell'industria l'ha affrontato che noi traiamo motivi di profonda preoccupazione. Questa preoccupazione trova conferma in una serie di indicatori relativi al mercato del lavoro della provincia di Torino: è cresciuto il ricorso alla cassa integrazione guadagni, si sono ridotte le assunzioni, crescono i casi di cessazione dei rapporti di lavoro, aumenta il numero dei lavoratori collocati nelle liste di mobilità.

Accanto alla riduzione degli occupati nell'industria, ad aggravare la situazione del mercato del lavoro torinese si è negli ultimi tempi aggiunta anche la minore capacità del terziario di creare nuovi posti di lavoro; anche nella pubblica amministrazione, vincoli giuridici e scarsità di risorse stanno determinando da un paio di anni un sostanziale blocco delle assunzioni; per la prima volta da parecchi anni il saldo avviati-licenziati nel settore terziario è da alcuni mesi negativo.

In questo quadro è con grande preoccupazione, anche sulla base della sua relazione che definirei più che «autocentrica», «Fiatcentrica», che si può guardare alle prospettive di sviluppo del settore industriale torinese e a quei sintomi di impoverimento del settore produttivo torinese che fanno dire ad alcuni di noi di essere in presenza di un processo di deindustrializzazione.

Le aziende torinesi sono state costrette, operando in un sistema più «appesantito» rispetto agli altri paesi europei per costi, inefficienze, assenze di efficaci politiche economiche e industriali, ad adottare strategie difensive o, in alcuni casi, a recuperare margini attraverso il trasferimento o al Sud o all'estero di fasi produttive.

In mancanza di stimoli congiunturali e di fronte al permanere di pesanti criticità strutturali e di diseconomie di sistema è impensabile ritenere, come lei signor Ministro sembra invece fare, di poter conti-

nuare a difendere l'industria del Nord mantenendo inalterati gli squilibri in termini di costi e di opportunità localizzative che esistono nei confronti sia del Mezzogiorno che delle regioni europee circostanti.

Ad un passo da Torino nella regione Rhone-Alpes, come ricordava prima un collega, il lavoro costa il 10-15 per cento in meno, ma soprattutto l'energia costa il 47 per cento in meno. Per consentire quindi alle industrie del Nord e piemontesi in particolare di competere alla pari con quelle dei maggiori paesi europei è indispensabile rivedere gli attuali orientamenti di politica industriale. Siamo passati da una politica per settori ad una politica per fattori; oggi serve soprattutto una nuova politica per aree, dal momento che la crisi del sistema industriale sta minando le basi più solide dello sviluppo del paese.

Si può smettere, onorevole Ministro, di produrre abiti, si può smettere di produrre calcolatori, ma non si deve assolutamente dismettere il polo industriale piemontese. Occorre chiedersi, come facevano i colleghi Libertini e Pecchioli, cosa intende fare il Governo per aiutare questo primo esperimento di reindustrializzazione di una zona del Nord. Questo potrebbe essere il segnale di una nuova svolta politica di conversione industriale delle aree del Nord Italia, in particolare in Piemonte dove l'attività manifetturiera, al di là delle assicurazione della Fiat e di altri grossi gruppi industriali di altri settori e comparti, troverà sempre maggiori difficoltà.

Pertanto, non avendo avuto risposte a queste domande, non possiamo reputarci soddisfatti.

PRESIDENTE. Avverto che la senatrice Bono Parrino si intende abbia rinunciato alla replica in ordine alla sua interrogazione.

\* PERIN. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. Senatore Perin, la invito a replicare anche in merito alla interpellanza.

PERIN. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli Senatori, la Lega Nord non è soddisfatta delle risposte date dall'onorevole Ministro. Esprimiamo il nostro rammarico nel verificare il quasi totale disinteresse manifestato dal partito di maggioranza relativa, dimostrato anche dalla scarsa, anzi scarsissima presenza in Aula.

L'ordine del giorno, che richiama la crisi occupazionale della FIAT anche in relazione alla chiusura degli stabilimenti di Chivasso, ci autorizza a valutare sommariamente, visto il poco tempo a nostra disposizione, altre realtà Fiat presenti in Lombardia, Veneto e Friuli Venezia Giulia.

Impresit: meglio non parlarne, lasciamo lavorare il giudice Di Pietro.

Fiat-Borletti: produce orologi e spolette per granate.

Gruppo Gilardini: strumentazioni, del gruppo Snia-B.P.D.; ci limitiamo a ricordare la Simmel di Castelfranco Veneto (Treviso), la SNIA-Chimica del Friuli di Torviscosa Udine.

La Simmel, nota industria meccanica di precisione, aveva 1.300 dipendenti e comprende due divisioni: la Simmel civile, che produce

ricambi per trattori, è stata venduta alla Ditta Bereo s.p.a di Copparo Ferrara; la Simmel Difesa s.p.a. che produce armi e attrezzature militari. Queste due unità attualmente impiegano 500 dipendenti.

La società Chimica del Friuli s.p.a Torviscosa era la più grossa fabbrica della Bassa Friulana con oltre 1.100 dipendenti: produzione filati di acetato di viscosa. Oggi sono occupati 700 dipendenti, dei quali 300 sono in cassa integrazione.

Nonostante incentivi economici e finanziari erogati dalla regione a statuto speciale Friuli Venezia Giulia, anche tramite la Friulia, continua da parte della FIAT il programma di abbandono; da pochi giorni è stato chiuso il reparto «cloro». La FIAT come contropartita al definitivo trasferimento dell'impianto chimico in Puglia propone la realizzazione di una grande piattaforma ecologica per la smaltimento dei rifiuti industriali.

Sirma - Marghera (VE): produzione refrattari per siderurgia e ceramica, carburo di silicio-mullite e allumina tabulare.

Per decenni la Sirma è stata Teksid-Fiat. È stata in seguito ceduta alla Uniref, poi ripresa dalla Fiat e ceduta definitivamente alla Saint-Gobain. Durante questo travaglio la forza occupazionale è passata da 1.300 a 300 unità.

Parallelamente la Fiat ha chiuso le fonderie e/o acciaierie di Carmagnola di Torino e Crescentino; è più vantaggioso acquistare da ditte esterne terziste, meglio se sono aziende IRI.

La Sirma è stata la prima azienda italiana per la produzione di refrattari speciali; aveva realizzato studi e prove per i setti porosi in allumina per le marmitte catalitiche. A scopo illustrativo possiamo mostrare un campione sezionato, avuto gentilmente dal laboratorio prove della Sirma.

Sicca s.p.a. di Vittorio Veneto (Treviso): azienda esperta nella costruzione di autobus. Dopo un accordo con la Breda (EFIM), la Sicca si specializza nella costruzione di telai per autobus con pianale abbassato. Nel 1989 entra la Fiat, approfittando della crisi nazionale del ricambio del parco automezzi pubblici e per la spartizione con la Breda che detiene il monopolio del trasporto su rotaia, mentre la Fiat Iveco ha l'esclusiva del trasporto su gomma. In tre anni di gestione Fiat viene dimezzata la forza lavoro tra scioperi, cassa integrazione e trattative a vari livelli.

Infine ricordiamo la Laverda di Breganze in provincia di Vicenza, azienda specializzata nella produzione di mietitrebbie con 1.200 dipendenti. Nel 1980 entra la Fiat-Agri. Gestione positiva fino al 1985, poi diventa Fiat Geotec e vi è un cambio completo dei dirigenti.

Attualmente con gli ammortizzatori sociali (cassa integrazione, prepensionamenti) i dipendenti sono rimasti circa 550. Il futuro di questa importante azienda appare incerto anche per la crisi fallimentare della Federconsorzi, che era la distributrice politica della macchine agricole della FIAT per tutto il territorio nazionale.

I recenti accordi FIAT-Ford possono favorire gli americani escludendo definitivamente la Laverda.

Il Gruppo della Lega Nord, analizzando le situazioni createsi nelle aziende fagocitate dalla FIAT e società collegate, ha scoperto il vero volto della FIAT, cioè quello di nuovi colonialisti calati da Torino con l'intento di allargare il loro impero puntando al monopolio di tutto quanto viaggia su ruota in Italia o di altro settore strategico.

Tutto ciò avviene con la complicità del Governo centralista che favorisce la deindustrializzazione del Nord a vantaggio del Sud, con il denaro pubblico, con la testimonianza passiva del sindacato, intento a conservare se stesso con i privilegi acquisiti.

La gestione FIAT si accompagna ad uno stile caratterizzato da arroganza e prepotenza nei confronti dei quadri, dei lavoratori, delle forze politiche periferiche. I dirigenti FIAT adottano un atteggiamento di spocchia e derisione nelle trattative, dimostrando uno spregio assoluto verso la cultura locale.

Da circa tre anni il gruppo FIAT ha escluso nelle intermediazioni gli agenti ed i rappresentanti di commercio preferendo rapporti diretti con le ditte fornitrici; noi ci chiediamo se con il risparmio delle provvigioni dell'1 o del 2 per cento non pagate, moltiplicate per cinque, o meglio, per dieci, la FIAT potrebbe pagare le tangenti per certi appalti difficili. *(Applausi dal Gruppo della Lega Nord).*

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* LIBERTINI. Ministro Bodrato, lei sa bene quanto noi comunisti siamo stati oppositori tenaci e forti del Governo, di cui lei rappresenta qui ormai l'ultimo fiato. Tuttavia, devo dire che non mi sarei mai aspettato oggi e da lei una risposta come quella che ho ascoltato. *(Applausi dal Gruppo della Lega Nord).*

E devo dirle con estrema franchezza una frase molto dura ma meditata: lei non ha riferito l'opinione del Governo, lei ha letto il foglio d'ordine della FIAT! *(Applausi dal Gruppo della Rifondazione comunista e dal Gruppo della Lega Nord).*

Queste cose io le conoscevo tutte, perchè leggo i documenti della FIAT, comprese le tipiche menzogne della FIAT.

Lei ha parlato perfino di qualità totale; guardi che ci sono in tribuna anche dei lavoratori della Lancia: vada loro a domandare che cos'è la qualità totale! Materiali di scarto - ecco perchè le macchine si rompono -, una burocrazia all'interno della fabbrica che somiglia a quella statale, una «spremitura» da strozzini dei fornitori: questa è la verità, questa è la qualità totale. E poi si dice che dalle cifre emerge l'aumento della vendita delle macchine straniere in Italia; ma si capisce: sono migliori e costano di meno. Perchè la FIAT è un monumento di inefficienza!

BODRATO, *ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* Almeno questo non me lo avrà detto la FIAT.

LIBERTINI. No. Questo lo dico io.

BOSO. Signor Ministro, con la vostra posizione voi ghigliottinate i lavoratori!

LIBERTINI. Signor Ministro, quello che lei ha detto è il dato relativo all'aumento dell'importazione; l'importazione aumenta perchè la FIAT è una grande azienda che è efficiente soltanto nel succhiare i soldi dello Stato e nel trattare i lavoratori in modo arrogante e prepotente. Questa è la FIAT, questa è la verità. *(Applausi dal Gruppo della Rifondazione comunista e dal Gruppo della Lega Nord)*.

Allora, lei ci ha dato una risposta totalmente deludente, in base alla quale noi vediamo fiorire miracolosi investimenti; la chiusura della Lancia è un piccolo incidente di percorso; i lavoratori dovrebbero quasi essere contenti di essere sacrificati ad un così luminoso progetto e, in definitiva, noi oggi potremmo tornarcene a casa contenti. Ebbene, io voglio subito dirle - perchè abbiamo solo cinque minuti a disposizione per la nostra replica - che non è così.

La sua risposta apre qui una battaglia politica. Ho già preannunciato la presentazione di una mozione e mi interessa che i colleghi del Partito democratico della sinistra abbiano annunciato di presentare un'altra mozione. Credo che altri prenderanno iniziative in questo senso.

Noi qui le chiediamo ancora formalmente di bloccare la decisione della FIAT di chiudere lo stabilimento della Lancia. Non ci accontentiamo di promesse su parti tecnologici fantascientifici che non esisteranno mai; non ci accontentiamo del fumo dei comunicati dell'ufficio stampa della FIAT. A Chivasso ci sono 4.500 lavoratori in carne ed ossa, 500 persone che nel momento in cui partirà la cassa integrazione saranno fuori dal processo produttivo, alla fame.

Anche da quanto lei ha affermato, si desume che è in atto un processo di deindustrializzazione che colpisce la FIAT: il termine razionalizzazione (del tutto eufemistico) che ha usato per definire l'operazione legata allo stabilimento della Lancia di Chivasso l'ha utilizzato anche a proposito degli stabilimenti di Rivalta e di Mirafiori. Questa è la verità: si fanno investimenti anche per chiudere! Lei ha parlato di altri soldi che verranno dati alla FIAT, quando si sa che la Comunità europea ci processa presso il tribunale dell'Aja per concorrenza sleale per gli eccessivi aiuti alle grandi imprese.

Agnelli e De Benedetti sono stati riempiti di soldi, fino alla testa, al punto che comprano testate giornalistiche, si lanciano in avventure all'estero, mentre in Italia chiudono gli stabilimenti e licenziano i lavoratori. Questo non è tollerabile!

Per quanto riguarda noi comunisti - ma ho sentito essere d'accordo anche altri settori - siamo del tutto contrari a quanto lei ha affermato e respingiamo la chiusura dello stabilimento della Lancia; chiediamo al Governo, così come abbiamo fatto nei confronti del Presidente della Repubblica, di bloccare la chiusura dello stabilimento per aprire una seria trattativa con la FIAT in cui il Governo non sieda dalla parte della FIAT ma al di qua di quel tavolo, dalla parte del paese, per difenderne gli interessi. *(Applausi dal Gruppo di Rifondazione comunista e dal Gruppo della Lega Nord)*.

GUALTIERI. Il popolo è con noi, signor Presidente.

TRIGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TRIGLIA. Signor Presidente, signor Ministro, credo sia stato di grande interesse il quadro generale in cui è stata iscritta la competitività nel settore automobilistico europeo, come elemento obiettivo in cui collocare la vicenda della FIAT e in particolare dello stabilimento di Chivasso.

Il problema di una maggiore competitività non riguarderà in futuro soltanto l'auto, ma anche altri settori che pure non ricevono finanziamenti dallo Stato e che temo (uso questo termine poichè le sorti delle nostre finanze pubbliche non avranno più la possibilità del passato) verranno a chiedere aiuti.

Ho preso atto delle informazioni che il Ministro ed il Governo hanno accertato relativamente alla società di Torino. Credo che il controllo della veridicità, sul piano operativo ed attuativo, degli investimenti che la FIAT ha dichiarato di voler fare sia problema di credibilità del mondo politico e del Governo in particolare. Prendo quindi atto con soddisfazione dell'impegno che, pur in un Governo giunto al termine del suo mandato, il Ministro dell'industria ha assunto.

Non sono qui a fare il censore di questa o quella industria, ma la FIAT si è lanciata in settori assai differenziati da quello automobilistico, soprattutto nel settore finanziario, con risultati tra l'altro assai modesti. Forse le vicende attuali, anche nel rispetto delle esigenze di riequilibrio finanziario (come c'è stato riferito) obbligheranno l'azienda a tenere un più ponderato comportamento. Chiederei perciò che questo comportamento - mi è parso peraltro essere questo l'intendimento del Governo, con il quale concordo - sia controllato dal potere politico e in particolare dal Governo.

Allo stesso modo ho preso atto con soddisfazione dell'intenzione del Governo di seguire le organizzazioni sindacali negli accordi che stanno tentando di raggiungere con la FIAT. Ho sentito qui pronunciare frasi molto roboanti, ma ho registrato anche la schietta verità dai rappresentanti sindacali in incontri che si sono tenuti a Chivasso. Sull'onda dell'emozione e della retorica nessuno vuole più finire sconfitto così come è avvenuto, anche sindacalmente, nelle battaglie di fine anni '70. Siamo in presenza di un mercato assai diverso dal passato; più veloci sono le mutazioni e i cambiamenti richiedono una maggiore progettualità di comportamenti da parte dei sindacati ed anche da parte del Governo. Condivido a tale proposito le dichiarazioni del Governo che suonano come impegni a memoria dei futuri Governi: il problema di Chivasso è innanzitutto quello del rifinanziamento di alcune leggi. A tale proposito esprimo consenso alla linea che domani verrà portata in sede europea, volta ad aiutare i processi di eccezionale riorganizzazione industriale perchè con sempre maggiore frequenza - è già stato sollevato il problema - avremo necessità di politiche di area. In particolare per noi il problema del Piemonte, della zona di Chivasso in particolare, è legato a queste decisioni. Credo che

gli strumenti concreti per intervenire, al di là della retorica, siano quelli forniti dal regolamento CEE n. 2052, dalla legge n. 317, agli articoli 8 e 10, dalla legge n. 46, tutte norme che, pur nelle difficoltà finanziarie che il nuovo Governo dovrà affrontare, richiedono con urgenza un rifinanziamento. Il mio Gruppo politico intende impegnarsi in questa battaglia politica.

Credo sia giusto continuare a perseguire solidarietà sociale con la politica degli ammortizzatori sociali che l'Italia ha messo in funzione da anni, e nel campo della promozione economica per coprire le disuguaglianze territoriali che dobbiamo registrare: si tratta di una politica che altri paesi non hanno seguito, pagando conseguenze sociali gravissime. Questo discorso riguarda Chivasso, ma nel momento in cui difendiamo quella realtà produttiva, con lo stesso rigore e con la stessa logica vogliamo difendere le aree sottosviluppate ad alto tasso di disoccupazione di altre zone del nostro paese.

BOSO. Le avete create voi!

TRIGLIA. Erano già così, non le abbiamo create noi. Ho visto, caro collega, che lei gode di un straordinario consenso da parte dei neo comunisti e viceversa. È in compagnia! *(Vivaci commenti dal Gruppo della Lega Nord)*.

BOSO. Io sto con i lavoratori che voi state mandando a casa! Sono le vostre politiche che li stanno rovinando. I lavoratori dovrebbero vedere quanti di voi sono presenti in questa Aula.

PRESIDENTE. Senatore Boso, il suo Gruppo ha già avuto la possibilità di parlare, ora faccia parlare il senatore Triglia. *(Proteste del Gruppo della Lega Nord)*.

BOSO. Non accetto di essere offeso da mafiosi! *(Vivaci commenti dal Gruppo della Lega Nord)*.

PRESIDENTE. La invito alla calma. Il suo Gruppo ha già avuto la possibilità di parlare.

TRIGLIA. Non intendo offendere nessuno, solo che il collega non si è ancora reso conto di sedere in un'Aula parlamentare, dove il confronto è politico.

BOSO. Questa è una presa in giro del Parlamento! *(Proteste del senatore Percivalle)*.

PRESIDENTE. Senatore Triglia lei deve parlare al Governo per dichiarare se è soddisfatto o meno della risposta alla sua interpellanza.

TRIGLIA. Visto che il confronto è politico ho preso atto della vostra, come dire, collusione... *(Vivaci proteste dei senatori Boso e Percivalle)*.



STAGLIENO. In galera, quello è l'unico posto dove state bene!  
(*Vive proteste del senatore Boso. Richiami del Presidente.*)

TRIGLIA. Infine credo sia importante - e su questo punto esprimo soddisfazione - l'impegno assunto dal Governo affinché la grande area, già attrezzata, di Chivasso possa diventare un centro tecnologico-industriale. Il Governo ha però nei confronti della FIAT poteri di condizionamento (penso ad esempio agli investimenti del settore pubblico, alla STET, alla SIP e così via) in ordine alla collocazione di iniziative su quel territorio.

Esprimo soddisfazione per la risposta del Governo, con l'invito ad una maggiore operatività della mano pubblica, (contrariamente alla tendenza che si sta affermando in questo periodo nel nostro paese) nel settore economico-industriale, così come è avvenuto negli anni migliori della nostra Repubblica. (*Applausi del senatore Manzini.*)

SCHEDA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* SCHEDA. Signor Presidente, la risposta che il Ministro ha fornito ha coperto alcuni aspetti del problema. Resta tuttavia un'insoddisfazione per quanto riguarda in modo particolare le strategie di grande diversificazione al di fuori del settore dell'automobile perseguite negli ultimi anni dal gruppo Fiat e dai suoi azionisti di controllo.

In altri termini, sono convinto che la stragrande maggioranza dei cittadini e quindi degli azionisti, se vogliamo anche Fiat, sia completamente distaccata da chi detiene l'azione di controllo, e soprattutto dal gruppo dirigente Fiat, per una diversificazione di settori al di fuori di ciò che concerne il settore auto.

Ritengo inoltre, signor Ministro, che questo sia l'unico paese in cui si consente ad un'industria automobilistica così importante come la Fiat di avere questo tipo di possibilità. Infatti in tutti gli altri paesi del mondo l'impegno è quello di supportare le grandi marche automobilistiche. La Fiat al contrario persegue questo tipo di politica senza che da parte del Governo vi sia un'attenzione particolare circa tale diversificazione.

Nella nota Fiat pare quasi di cogliere una previsione rosea rispetto al futuro; vi è una valutazione negativa nel contingente, ma si prevede nel prossimo anno un recupero di mercato che allo stato attuale noi invece non ravvisiamo, il che ci preoccupa in modo particolare.

Ribadiamo soprattutto l'esigenza sottolineata nella nostra interpellanza che il Governo si impegni fortemente per una diversa distribuzione della spesa pubblica, in primo luogo a favore delle regioni particolarmente colpite da questa crisi, in cui si colgono segni inconfondibili di deindustrializzazione, e non fletta il tiro, ma conceda una sempre maggiore attenzione soprattutto agli accordi di programma tra i ministri interessati, regioni e province, in modo particolare il Piemonte, per quanto riguarda la materia trattata in quest'Aula.

Il Governo deve pretendere dalla Fiat chiarezza e verità sulle strategie industriali, sugli investimenti e sulla loro copertura nonché sui

livelli occupazionali. In modo particolare per quanto riguarda lo stabilimento di Chivasso, la Fiat deve ritornare su una decisione che penalizza fortemente questa città e l'intero indotto. Il Governo deve quindi condizionare ogni ulteriore forma di finanziamento al gruppo Fiat ad un atteggiamento da parte di quest'ultimo di chiarezza e di verità sui punti che ho sopra citato.

MOLINARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MOLINARI. Signor Ministro, in occasione del mio primo impatto per quanto concerne il rapporto con il Governo debbo dichiararmi non solo insoddisfatto, ma allibito. Infatti, signor Ministro, per circa tre quarti il suo intervento sembrava una relazione della FIAT e non quella di un Governo che affronta problemi di gravità enorme per il nostro paese.

Ritengo che su almeno due punti nodali non siano state fornite risposte che invece mi aspettavo. La prima questione è se questi 4.300 lavoratori vengono o meno garantiti nel loro posto di lavoro, ed in che modo, da parte del Governo e della FIAT. La seconda questione è che l'operazione di smobilitazione di un'intera area industriale di una regione viene, anche se in forma indiretta, sostanzialmente finanziata dal Governo. Infatti, come lei ci ha detto, l'orientamento di carattere internazionale - ci ha parlato della CEE, dei finanziamenti - è per aprire al Sud. Di conseguenza, la FIAT per accedere a tali finanziamenti chiude gli stabilimenti al Nord che non ha più interesse a tenere aperti.

Soprattutto - e parlo da ambientalista ribadendo quanto ha già affermato la collega Grassi - manca una risposta che sia all'altezza dei tempi e della gravità di una situazione che non è solo quella della FIAT, ma dell'intera industria italiana e che forse è addirittura di carattere epocale.

I processi di deindustrializzazione che oggi si verificano pongono una questione di fondo che occorre affrontare. La scommessa del futuro, la sfida che l'industria italiana, il paese ed il Governo hanno di fronte è quella di saper coniugare per il domani produzione e ambiente e di saper indicare che tipo di riconversioni si operano in questi settori, in particolare in settori come quello dell'automobile, che altrimenti sono destinati inesorabilmente ad una crisi e ad un processo di deindustrializzazione.

Vorrei inoltre far riferimento alla discussione in atto nell'ambito degli industriali a livello internazionale, come si desume da alcuni rapporti a tale livello. Tali questioni non le ribadiscono più solo gli ambientalisti, ma ne parla anche la Banca mondiale che, nel suo rapporto annuale, quest'anno tratta questi problemi e sottolinea come la sfida sia ecologica. Questa è la sfida per l'industria ed anzi, a livello internazionale, si va oltre: la condizione per poter riconvertire in senso ambientale l'industria e accettare questa sfida consiste nel mantenere alta la professionalità dei lavoratori. Questa è diventata una delle condizioni della competitività internazionale. Distruggere professionalità vuol dire creare le premesse della crisi di un paese e di un sistema economico.

La FIAT e le industrie italiane stanno facendo sistematicamente questo da anni. Io vengo da una regione come la Lombardia in cui sono stati soppressi, negli ultimi dieci anni, più di 80.000 posti di lavoro e se ne annunciano altri 10-15.000 per i prossimi due anni.

Così non si può andare avanti e, in fondo, c'è un altro dato, che non è uscito da quest'Aula e che non era nelle sue parole, signor Ministro: forse la FIAT e le altre industrie ci hanno abituati ad una logica di intervento che io definisco lanzicheneco, nel senso che da una parte c'è la deindustrializzazione, ma questa va di pari passo con la non volontà di accettare le grandi sfide epocali e con l'intento di correre ad inseguire facili profitti e facili introiti; da una parte si attinge a piene mani dal denaro dello Stato, dall'altra si chiudono le aziende, si deindustrializza e si lasciano le aree alla speculazione edilizia - perchè questo è quanto è avvenuto dappertutto -; alla chiusura delle fabbriche ha fatto riscontro la cementificazione delle città e il loro degrado, mentre poi le aziende passano da società produttive industriali a società che operano nella finanza, nel settore immobiliare o nei lavori pubblici. Allora certo si dirà che l'industria diversifica il suo intervento, ad esempio la FIAT nella Cogefar, nelle immobiliari, nelle tangenti, nella corruzione quindi di un sistema politico. E c'è un nesso tra processo di deindustrializzazione, crisi delle città e loro cementificazione e corruzione del sistema politico; c'è un nesso dal quale non si può prescindere e dal quale si può uscire se il Governo dimostrerà di avere il coraggio di affrontare le grandi sfide che ha di fronte. Ma il Governo questa sera non ha dimostrato nè il coraggio nè la volontà di affrontare queste sfide che, torno a ripetere, sono epocali e devono guardare in avanti, devono coniugare l'elemento della produzione e dell'ambiente per essere moderne.

E allora gli ambientalisti non sono quelli che guardano indietro, ma quelli che guardano in avanti: credo che noi tentiamo di guardare in avanti, ma mi sembra che il Governo guardi solo alle esigenze della FIAT, e questo non è certamente un bene per il nostro paese. *(Applausi dai senatori Verdi del Gruppo misto, dal Gruppo della Lega Nord e dai senatori della Rete del Gruppo misto).*

POZZO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POZZO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la sensazione certa che dà la conclusione di questo dibattito è che lei, signor Ministro, si è fatto portavoce delle veline della FIAT e questo di per sé non sarebbe tanto grave quanto il fatto che, come Ministro di un Governo che sopravvive a se stesso, non ha dato una misura di progettualità, di volontà politica, di sensibilità a quanto sta accadendo, non dico solo a Chivasso, ma in tutto il paese, a quanto noi abbiamo cercato tutti insieme di presentare come scenario drammatico della vita economica della nazione.

Quindi dichiaro non soltanto la mia insoddisfazione, bensì la mia costernazione di fronte al suo comportamento; certo non personale, perchè le auguro di ritornare a fare il Ministro, ma non credo che

questa sia la strada giusta e non credo nemmeno che questa sia la strada che si aspettano milioni di italiani i quali non vogliono più essere imbrogliati e non vogliono più che si bari al gioco, soprattutto quando milioni di loro si giocano non soltanto un posto di lavoro, ma tutta una vita di lavoro.

Respingo quindi nettamente tutte le sue motivazioni, proprio per la mancanza di consapevolezza del momento politico, che è drammatico, e che merita da parte del Governo una maggiore attenzione. Mi dispiace doverle fare una predica, signor Ministro, anche perchè inferire su di un Governo che non esiste più è anche «maramaldesco» da un certo punto di vista, ma queste cose le dovevo dire.

Questo è il senso della nostra interpellanza; lei non ha fornito alcuna risposta, anzi devo dire che ha creato le condizioni di maggiore allarme non soltanto fra i lavoratori, ma anche fra gli utenti della FIAT. Ha reso quindi il peggior servizio alla grande industria italiana che un Governo poteva fare in un dibattito di alto spessore come questo.

Arrivando a tali conclusioni non sento neanche il dovere di ringraziarla; per dire le cose che ci è venuto a raccontare in quest'Aula avrebbe potuto inviare una fotocopia a ciascuno di noi e ciò sarebbe stato sufficiente.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

### **Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio**

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio della mozione, delle interpellanze e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

*PROCACCI, segretario, dà annunzio della mozione, delle interpellanze e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza, che sono pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.*

PRESIDENTE. Il Senato sarà convocato a domicilio.

La seduta è tolta (ore 19,55).

Allegato alla seduta n. 8**Commissioni permanenti, composizione**

In base all'articolo 21 del Regolamento le Commissioni permanenti sono così costituite:

**1ª COMMISSIONE**

*(Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio  
e dell'interno, ordinamento generale dello Stato  
e della pubblica amministrazione)*

Acquarone - Barbieri - Bobbio - Cabras - Cappiello (1) - Compagna - Cossutta - D'Alessandro Prisco - Fontana Alessandro - Gava - Giugni - Guerzoni - Guzzetti - Maccanico - Mancino - Mancuso - Marchetti - Mazzola - Miglio - Murmura - Pontone - Postal - Riviera - Salvi - Speroni - Tossi Brutti - Tronti.

---

(1) In sostituzione del Sottosegretario Covatta.

**2ª COMMISSIONE**

*(Giustizia)*

Bargi - Ballesi - Bodo - Brutti - Cappiello - Casoli - Chiaromonte - Covi - Di Lembo - Di Nubila (1) - Doppio (2) - Fabj Ramous - Filetti - Franza (3) - Greco - Ladu (4) - Leone - Masiello - Misserville - Molinari - Pinto - Preioni - Riz - Robol (5) - Romeo - Salvato.

---

(1) In sostituzione del Sottosegretario Coco.  
(2) In sostituzione del Ministro Martinazzoli.  
(3) In sostituzione del Sottosegretario Castiglione.  
(4) In sostituzione del Sottosegretario Vitalone.  
(5) In sostituzione del Sottosegretario Ruffino.

**3ª COMMISSIONE**

*(Affari esteri, emigrazione)*

Agnelli Arduino - Agnelli Giovanni - Benvenuti - Bernassola - Bratina - Cappuzzo (1) - Colombo - Cossiga - De Martino - De Matteo - Fabbri - Fanfani - Gangi - Graziani - Gualtieri - Lama - Migone - Orsini - Pecchioli - Piccoli - Pozzo - Serena - Staglieno - Taviani - Vinci.

---

(1) In sostituzione del Presidente del Consiglio dei ministri Andreotti.

## 4ª COMMISSIONE

*(Difesa)*

Acquaviva - Boffardi - Boldrini - Calvi - Candioto - Cannariato - Cappuzzo - Di Nubila - Dipaola - Donato (1) - Florino - Fontana Albino (2) - Genovese - Ianni - Loreto - Mesoraca - Parisi Francesco - Pedrazzi Cipolla - Percivalle - Pierri - Pulli (3) - Russo Raffaele - Tedesco Tatò - Zamberletti.

- 
- (1) In sostituzione del Sottosegretario Butini.
  - (2) In sostituzione del Ministro Bernini.
  - (3) In sostituzione del Sottosegretario Saporito.

## 5ª COMMISSIONE

*(Programmazione economica, bilancio)*

Abis - Azzarà - Bacchin - Ballesi (1) - Carpenedo - Cavazzuti - Creuso - Crocetta - Dell'Osso - De Vito - Dujany - Forte - Giorgi (2) - Giovanolla - Gualtieri - Libertini - Micolini - Pagliarini - Pizzo - Rastrelli - Redi - Roscia - Russo Michelangelo - Russo Vincenzo - Sposetti.

- 
- (1) In sostituzione del Sottosegretario Picano.
  - (2) In sostituzione del Sottosegretario Fogu.

## 6ª COMMISSIONE

*(Finanze e tesoro)*

Brina - Cusumano - Danieli - De Cinque - Fabris (1) - Favilla - Ferrara Vito - Garofalo - Guglieri - Inzerillo (2) - Leonardi - Londei - Pains - Pellegrino - Piccolo - Ravasio - Reviglio - Santalco - Scevarolli - Scheda - Scognamiglio Pasini - Triglia - Visco - Visentini - Vozzi.

- 
- (1) In sostituzione del Sottosegretario Merolli.
  - (2) In sostituzione del Sottosegretario Pavan.

## 7ª COMMISSIONE

*(Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica  
spettacolo e sport)*

Alberici - Biscardi - Bo - Bono Parrino - Bucciarelli - Chiarante -  
Cusumano (1) - De Rosa - Ferrara Salute - Ferrari Bruno - Giagu  
Demartini - Lopez - Manieri - Manzini - Nocchi - Pagano - Pischedda -  
Resta - Ricevuto - Robol - Russo Giuseppe - Scaglione - Zecchino -  
Zilli.

---

(1) In sostituzione del Ministro Jervolino Russo.

## 8ª COMMISSIONE

*(Lavori pubblici, comunicazioni)*

Angeloni - Bosco - Cappelli - Conti - Covello - Di Benedetto - Fagni -  
Ferrara Pasquale - Frasca - Giacobazzo - Giovanniello - Giunta -  
Innamorato - Lauria - Liberatori - Lombardi - Maisano Grassi - Marniga -  
Meduri - Montresori - Nerli - Pinna - Radi - Rognoni - Sartori - Senesi -  
Visibelli.

## 9ª COMMISSIONE

*(Agricoltura e produzione agroalimentare)*

Borroni - Campagnoli - Coppi - Franchi - Galuppo - Giorgi - Grassi  
Bertazzi - Icardi - Lobianco - Moltisanti - Mora - Moretti - Ottaviani -  
Pezzoni - Pistoia - Rabino - Ranieri - Rapisarda - Ricci - Scheda (1) -  
Stefanini - Valiani - Zangara.

---

(1) In sostituzione del Sottosegretario Cimino.

## 10ª COMMISSIONE

*(Industria, commercio, turismo)*

Baldini - Benetton - Cherchi - Cicchitto - Citaristi - De Cosmo -  
Ferrari Karl - Forcieri - Foschi - Franza - Galdelli - Gianotti - Granelli -  
Ladu - Lazzaro - Lombardi (1) - Manna - Merloni - Paire - Perin - Pierani -  
Romeo (2) - Roveda - Taddei - Turini.

---

(1) In sostituzione del Sottosegretario Bonferroni.

(2) In sostituzione del Ministro Boniver.

## 11ª COMMISSIONE

*(Lavoro, previdenza sociale)*

Anesi - Boso - Carlotto - Cocciu - Colombo Svevo - Condarcuri - Coviello - Daniele Galdi - De Paoli - Doppio - Fontana Elio - Fontana Giovanni - Innocenti - Magliocchetti - Manfroi - Meriggi - Minucci Adalberto - Pelella - Pellegatti - Ronzani - Smuraglia - Stefanelli - Struffi - Tani.

## 12ª COMMISSIONE

*(Igiene e sanità)*

Bettoni Brandani - Brescia - Carrara - Colombo Svevo (1) - Condorelli - Dionisi - Garrappa - Grassani - Manara - Martelli - Mininni-Jannuzzi - Minucci Daria - Napoli - Perina - Pisati - Pulli - Rapisarda (2) - Rocchi - Russo Raffaele (3) - Sellitti - Signorelli - Stefano - Torlontano - Ventre - Zito - Zuffa.

---

(1) In sostituzione del Sottosegretario Zoso.

(2) In sostituzione del Sottosegretario Muratore.

(3) In sostituzione del Sottosegretario Marinucci Mariani.

## 13ª COMMISSIONE

*(Territorio, ambiente, beni ambientali)*

Andreini - Boratto - Carrara (1) - Cutrera - De Giuseppe - Donato - Fabris - Fontana Albino - Giollo - Giovanelli - Giunta - Golfari - Inzerillo - Leoni - Luongo - Meo - Montini - Parisi Vittorio - Procacci - Putignano - Rubner - Scivoletto - Specchia - Struffi (2) - Tabladini - Zappasodi.

---

(1) In sostituzione del Sottosegretario D'Amelio.

(2) In sostituzione del Ministro Ruffolo.

**Giunta per gli affari delle Comunità europee, composizione**

Sono stati chiamati a far parte della Giunta per gli affari delle Comunità europee, di cui all'articolo 23 del Regolamento, i senatori:

Agnelli Arduino, Bernassola, Bratina, De Cosmo, De Matteo, Dujany, Gangi, Granelli, Graziani, Misserville, Moretti, Orsini, Pezzoni, Russo Michelangelo, Scheda, Scognamiglio Pasini, Smuraglia, Speroni, Struffi, Taddei Blenda, Taviani, Vinci, Visentini e Zecchino.



**Disegni di legge, annunzio di presentazione**

In data 11 giugno 1992, sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

FILETTI, PONTONE, MISSERVILLE, RASTRELLI, DANIELI, MAGLIOCCHETTI, MEDURI, MININNI-JANNUZZI, MOLTISANTI, POZZO, RESTA, SIGNORELLI, SPECCHIA, TURINI e VISIBELLI. - «Proroga dei termini di entrata in vigore della legge istitutiva del giudice di pace e dei provvedimenti urgenti per il processo civile» (344);

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. - COMPAGNA, CANDIOTO, MARTELLI, PAIRE e SCOGNAMIGLIO PASINI. - «Abrogazione dei commi primo e secondo della XIII disposizione transitoria della Costituzione» (345);

DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. - COMPAGNA, CANDIOTO, MARTELLI, PAIRE e SCOGNAMIGLIO PASINI. - «Norme sull'elezione popolare del Presidente della Repubblica e sul riassetto delle strutture del potere esecutivo» (346);

COMPAGNA, CANDIOTO, MARTELLI, PAIRE e SCOGNAMIGLIO PASINI. - DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. - «Nuove norme sulla composizione del Senato della Repubblica e sulle funzioni delle due Camere» (347);

COMPAGNA, CANDIOTO, MARTELLI, PAIRE e SCOGNAMIGLIO PASINI. - «Modifiche al testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, per l'elezione della Camera dei deputati secondo il sistema elettorale a doppio turno in collegi uninominali» (348);

COMPAGNA, CANDIOTO, MARTELLI, PAIRE e SCOGNAMIGLIO PASINI. - «Modifica della disciplina dei licenziamenti individuali» (349);

COMPAGNA, CANDIOTO, MARTELLI, PAIRE e SCOGNAMIGLIO PASINI. - «Liberalizzazione dell'attività giornalistica e abrogazione delle norme che disciplinano l'ordinamento della professione di giornalista» (350);

COMPAGNA, CANDIOTO, MARTELLI, PAIRE e SCOGNAMIGLIO PASINI. - DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. - «Introduzione del ballottaggio al quarto scrutinio per la elezione del Presidente della Repubblica» (351);

COMPAGNA, CANDIOTO, MARTELLI, PAIRE e SCOGNAMIGLIO PASINI. - DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. - «Modifica di norme della Costituzione concernenti i diritti civili e politici e le libertà fondamentali» (352);

CANDIOTO, COMPAGNA, MARTELLI, PAIRE e SCOGNAMIGLIO PASINI. - «Modifiche alla legge 6 febbraio 1948, n. 29, recante norme per l'elezione del Senato della Repubblica» (353);

COMPAGNA, CANDIOTO, MARTELLI, PAIRE e SCOGNAMIGLIO PASINI. - «Norme per l'elezione diretta dei sindaci e per l'elezione dei consigli comunali» (354);

COMPAGNA, CANDIOTO, MARTELLI, PAIRE e SCOGNAMIGLIO PASINI. - DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. - «Modificazioni all'istituto dell'immunità parlamentare previsto dall'articolo 68 della Costituzione» (355);

COMPAGNA, CANDIOTO, MARTELLI, PAIRE e SCOGNAMIGLIO PASINI. - «Norme per l'attuazione del diritto di voto dei cittadini italiani residenti all'estero» (356);

PONTONE, FILETTI, RASTRELLI e MISSERVILLE. - «Abrogazione di indennità aggiuntiva per i parlamentari dipendenti dello Stato o di altre pubbliche amministrazioni» (357).

In data 12 giugno 1992, sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

ROVEDA. - «Provvedimenti atti a contrastare la deindustrializzazione ed il decadimento industriale» (358);

VISCO, BRINA, GAROFALO, LONDEI e PELLEGRINO. - «Riforma della finanza locale» (359);

VISCO, BRINA, GAROFALO, LONDEI e PELLEGRINO. - «Istituzione e disciplina dei fondi di pensione» (360);

VISCO, BRINA, GAROFALO, LONDEI e PELLEGRINO. - «Norme di riforma del sistema impositivo» (361).

Sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

ZAPPASODI, RIVIERA, CALVI, DELL'OSSO e PIZZO. - «Modifica agli articoli 16 e 63 della legge 8 giugno 1990, n. 142, recante ordinamento delle autonomie locali» (362);

TANI, DI NUBILA, GIACOVAZZO, DI BENEDETTO e GENOVESE. - «Riapertura dei termini per il passaggio agli uffici periferici del Ministero delle finanze del personale già appartenente ai soppressi uffici delle imposte comunali di consumo» (363);

MANCINO, MAZZOLA, ACQUARONE, GUZZETTI, MURMURA, PINTO, DI NUBILA, GIACOVAZZO, TANI e DI BENEDETTO. - DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. - «Revisione degli articoli 104 e 105 della Costituzione sulla composizione del Consiglio superiore della magistratura» (364);

COLOMBO SVEVO, MINUCCI DARIA, DI NUBILA, GIACOVAZZO, TANI, DI BENEDETTO, CARPENEDO, FOSCHI, ROBOL, BALLESI, IANNI, GIAGU DEMARTINI, LAURIA, LADU, COVELLO, BERNASSOLA, GIOVANNIELLO, COVIELLO, DE MATTEO, GENOVESE, GRASSI BERTAZZI, FONTANA Elio, MEI, INZERILLO e CAPPUZZO. - «Norme a tutela delle casalinghe per gli infortuni nel lavoro domestico» (365);

MANZINI, COVELLO, DE CINQUE, CONTI, DI BENEDETTO, LOMBARDI, LAURIA, REDI, BERNASSOLA, DI NUBILA, GIACOVAZZO, TANI, ROBOL, FERRARI Bruno, ZECCHINO, DE ROSA, GIAGU DEMARTINI, BALLESI, GIOVANNIELLO, LAZZARO e DE MATTEO. - «Riforma degli ordinamenti della scuola materna» (366).

### Disegni di legge assegnazione

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

- in sede referente:

*alla 1ª Commissione permanente* (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

PONTONE. - «Modalità di accesso alla dirigenza pubblica e riorganizzazione della Scuola superiore della pubblica amministrazione» (320), previo parere della 5ª Commissione;

*alla 2ª Commissione permanente* (Giustizia):

PONTONE. - «Pensionabilità delle indennità previste dalla legge 22 giugno 1988, n. 221, a favore del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie» (319), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

*alla 6ª Commissione permanente* (Finanze e tesoro):

CARPENEDO. - «Modificazione dell'articolo 21 della legge 1º dicembre 1986, n. 879, concernente il trasferimento alla regione Friuli-Venezia Giulia di alcuni beni già appartenenti al demanio idrico» (312), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 8ª, della 13ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

*alla 7ª Commissione permanente* (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

PONTONE e RESTA. - «Delega al Governo per l'emanazione di norme concernenti l'istituzione dell'Ente autonomo per i beni culturali, la programmazione economica, le modalità della spesa pubblica ed altri interventi in materia di beni culturali» (315), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 3ª, della 5ª, della 6ª e della 13ª Commissione;

*alla 9ª Commissione permanente* (Agricoltura e produzione agro-alimentare);

LOBIANCO ed altri. - «Norme sul contratto di società agricola» (222), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª, della 6ª e della 11ª Commissione;

LOBIANCO ed altri. - «Riapertura del termine previsto dall'articolo 11 della legge 2 agosto 1990, n. 233, in materia di riscatto di pregressi periodi di contribuzione» (220), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 11ª Commissione;

*alla 11ª Commissione permanente* (Lavoro, previdenza sociale):

PONTONE e MAGLIOCCHETTI. - «Norme in materia di orario lavorativo e di lavoro straordinario» (317), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

PONTONE e MAGLIOCCHETTI. - «Modifiche urgenti al decreto legislativo 15 agosto 1991, n. 277, a tutela della salubrità degli ambienti di lavoro e della salute e della sicurezza dei lavoratori» (321), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 12ª e della 13ª Commissione;

SALVATO e FAGNI. - «Norme per il diritto alla cura ed istituzione dei congedi parentali e familiari» (334), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª e della 12ª Commissione.

SALVATO e FAGNI. - «Estensione del diritto all'astensione obbligatoria e alla indennità di maternità per le lavoratrici assunte con contratto a tempo determinato» (335), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 12ª Commissione.

### **Disegni di legge, nuova assegnazione**

Il disegno di legge: SALVATO ed altri. - «Norme per la salute delle donne nei luoghi di lavoro» (144), già deferito in sede referente alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 11ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali, è nuovamente assegnato, nella stessa sede, alla 11ª Commissione permanente (Lavoro, previdenza sociale), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 12ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali, per ragioni di connessione con il disegno di legge n. 280.

### **Domande di autorizzazione a procedere in giudizio, deferimento**

In data 12 giugno 1992, le seguenti domande di autorizzazione a procedere sono state deferite all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari:

nei confronti del senatore Rognoni, per il reato di cui agli articoli 57, 595 del codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (*Doc. IV*, n. 5);

nei confronti del senatore Pistoia, per il reato di cui all'articolo 323, primo e secondo comma, del codice penale (*Doc. IV*, n. 6).

La domanda di autorizzazione a procedere nei confronti del senatore D'Amelio, per i reati di cui agli articoli: 2 della legge n. 283 del 1962; 15 e 21, primo e secondo comma, della legge n. 319 del 1976; 3, terzo e quinto comma, del decreto-legge n. 397 del 1988; 6, lettera *d*), e 25, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 1982 (*Doc. IV*, n. 7), è stata deferita all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari.

### **Governmento, trasmissione di documenti**

Il Ministro per la funzione pubblica, con lettera in data 2 giugno 1992, ha trasmesso la relazione sulle principali attività svolte nel 1989 e 1990 dalla Commissione per il controllo dei flussi di spesa con funzioni di Osservatorio del pubblico impiego, istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la funzione pubblica.

Detta relazione sarà inviata alla 1ª Commissione permanente.

Il Ministro dei trasporti, con lettera in data 5 giugno 1992 - in ottemperanza all'ordine del giorno n. 0/2202/1/8, del senatore Ianniello, approvato nella seduta del 23 maggio 1990 dalla 8ª Commissione permanente nel corso della discussione del disegno di legge: «Criteri, modalità e requisiti per il prepensionamento volontario di una quota del personale dell'ente "Ferrovie dello Stato"» (atto S. 2202/X Leg. - Legge 7 giugno 1990, n. 141) - ha trasmesso una relazione sullo stato di attuazione del piano quinquennale di prepensionamento di una quota del personale dell'Ente ferrovie dello Stato.

Detta relazione sarà inviata alla 8ª Commissione permanente.

Il Ministro del tesoro, con lettera in data 13 giugno 1992, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 30 della legge 5 agosto 1978, n. 468, come sostituito dall'articolo 10 della legge 23 agosto 1988, n. 362, la relazione sulla stima del fabbisogno di cassa del settore pubblico per l'anno 1992 e situazione di cassa al 31 marzo 1992 (*Doc. XXXV*, n. 1).

Detto documento sarà inviato alle Commissioni permanenti 5ª e 6ª.

Il Presidente della Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, con lettera in data 11 giugno 1992, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 13 della legge 12 giugno 1990, n. 146, la relazione - approvata dalla Commissione stessa nella seduta dell'11 giugno 1992 - sul conflitto in atto nel comparto della scuola, con allegati i documenti prodotti dalle parti.

La suddetta relazione è stata trasmessa alle Commissioni permanenti 7ª e 11ª e, d'intesa col Presidente della Camera dei deputati, è stata portata a conoscenza del Governo. Della stessa è stata assicurata divulgazione tramite i mezzi di comunicazione.

Il Presidente della Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, con lettera in data 11 giugno 1992, ha trasmesso, in applicazione dell'articolo 13, comma 1, punto f), della legge 12 giugno 1990, n. 146, copia del verbale della seduta plenaria della Commissione stessa del 14 maggio 1992.

Il verbale suddetto sarà trasmesso alla 11ª Commissione permanente e, d'intesa col Presidente della Camera dei deputati, sarà portato a

conoscenza del Governo. Dello stesso è stata assicurata divulgazione tramite i mezzi di comunicazione.

### **Corte dei conti, trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti**

Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 9 giugno 1992, ha trasmesso, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'Aereo Club d'Italia, per gli esercizi dal 1985 al 1990 (*Doc. XV, n. 6*).

Detto documento sarà inviato alle competenti Commissioni permanenti.

### **Mozioni**

GUALTIERI, COVI, DIPAOLO, GARRAFFA, VALIANI, STEFANELLI, VISENTINI, GIUNTA. – Il Senato,

sottolinea la necessità e l'urgenza di una iniziativa della comunità internazionale per porre rapidamente fine al conflitto in corso nel territorio della ex Jugoslavia, per arrestare il massacro e le espulsioni delle popolazioni civili e le distruzioni di città e monumenti e per gettare le basi di una soluzione fondata sul rispetto del diritto;

condanna la politica bellicista ed espansionista del regime di Belgrado, le cui forze militari, regolari ed irregolari, occupano una parte importante del territorio della Croazia e della Bosnia ed Erzegovina, oltre ad opprimere la popolazione albanese del Kosovo, quella musulmana del Sangiaccato e le minoranze della Vojvodina;

impegna il Governo italiano a non riconoscere la nuova entità statale creata dal regime di Belgrado, nè come legittimo successore della disciolta Repubblica federale socialista di Jugoslavia, nè come rappresentante della Serbia e del Montenegro, fintanto che essa non avrà provveduto al riconoscimento delle altre Repubbliche secessioniste, nelle rispettive legittime frontiere, al ritiro delle forze militari da essa di fatto controllate e alla tutela delle minoranze etniche nel suo stesso territorio;

ritiene pertanto che, *rebus sic stantibus*, il Governo italiano debba procedere al ritiro della rappresentanza diplomatica del nostro paese presso Belgrado ed alla chiusura della rappresentanza diplomatica della ex Repubblica federale socialista di Jugoslavia presso le nostre autorità;

ritiene che la risoluzione n. 757 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite costituisca un primo importante passo compiuto dalla comunità internazionale per ottenere dalle autorità di Belgrado il rispetto delle norme di diritto internazionale e dei diritti umani;

impegna il Governo italiano a dare piena applicazione alle sanzioni decretate dall'ONU con detta risoluzione e a studiare e mettere in opera con i *partners* dell'ONU, della CSCE, della NATO e della CEE le misure addizionali necessarie per garantire un pieno rispetto delle

sanzioni attraverso un rigido controllo dei trasporti terrestri, aerei e marittimi da e verso Serbia e Montenegro;

impegna il Governo italiano a predisporre le necessarie misure di preparazione delle nostre forze militari affinché possano assicurare una adeguata effettuazione delle azioni necessarie a tal fine, ponendole in condizione di poter partecipare attivamente, se necessario, ad una forza multinazionale di pace in Jugoslavia;

ritiene non procrastinabile il riconoscimento, da parte dell'Italia e della CEE, della Repubblica di Macedonia, essendo obiettivamente infondate le obiezioni del Governo greco che hanno sinora impedito tale passo;

impegna il Governo italiano ad escludere, nell'ambito delle trattative di pace, il riconoscimento di qualsiasi modificazione unilaterale delle frontiere, sia come risultato di situazione di fatto che di «redistribuzione etnica» imposta con le armi, tutelando invece il diritto dei profughi a ritornare nei territori da cui sono stati allontanati;

ritiene che lo *status* definitivo della ex provincia autonoma del Kosovo debba essere determinato nel quadro delle trattative di pace per la definizione dell'assetto dei territori della ex Repubblica federale socialista di Jugoslavia, trattative alle quali deve essere garantita la piena partecipazione dei rappresentanti democraticamente eletti il 26 maggio 1992 dalla popolazione di nazionalità albanese che vive in questa regione.

(1-00005)

### Interpellanze

PERCIVALLE, PERIN, SERENA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* – Si interpella il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale in merito alla decisione del gruppo FIAT di chiudere lo stabilimento Lancia di Chivasso con la collocazione di tutti i dipendenti in cassa integrazione.

Considerato che l'area di Chivasso appartiene alle zone piemontesi in cui prevedere interventi a favore del sistema economico (direttiva CEE n. 2052);

tenuto conto che la FIAT è impegnata con finanziamenti pubblici nella costruzione di insediamenti produttivi nelle zone di Melfi, Manfredonia e Pisticci, trasferendo attività attualmente stanziati in Piemonte;

constatato che tale trasferimento crea ingenti danni al tessuto economico delle regioni settentrionali (Piemonte, Lombardia, Veneto, Friuli e Liguria);

rilevato che l'eliminazione di 4.200 posti di lavoro a Chivasso non è compensata dalle assunzioni previste per gli stabilimenti meridionali;

ricordato che la chiusura dello stabilimento Lancia di Chivasso non interessa esclusivamente le maestranze FIAT ma tutto l'indotto che gravita attorno allo stabilimento stesso;

valutata la conseguente necessità di trasferimento nel Meridione delle piccole e medie aziende «terziste» che già si trovano in condizioni

di gestione esasperata per pagamenti a lungo termine e condizionamenti che spingono a raggiungere situazioni di cottimo e all'esclusione nell'intermediazione col gruppo FIAT degli agenti di commercio;

espressa preoccupazione sugli esiti della politica industriale centralista con i suoi effetti distorsivi sull'economia del paese con particolare riferimento alla legge 1º marzo 1986, n. 64 («Disciplina organica dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno»);

ritenuto che, nonostante le buone intenzioni in linea con quanto concordato a Maastricht, ci si ritrovi a dover far fronte ad un nuovo assistenzialismo da cassa integrazione e da prepensionamenti in contrapposizione alle sbandierate tendenze politiche di rigore,

gli interpellanti chiedono di sapere:

1) se siano fondate le preoccupazioni che emergono dalle considerazioni sopra esposte;

2) se e come il Governo intenda rendere edotto il Parlamento sull'evolversi della vicenda;

3) quale sia l'entità dei finanziamenti promessi e la parte effettivamente erogata a tutt'oggi alla FIAT;

4) quali provvedimenti produttivi e non assistenziali il Governo intenda prendere nell'immediato a favore dell'area di Chivasso;

5) quali strategie il Governo intenda adottare per uscire dalle situazioni più generali di crisi e di difficoltà che stanno investendo tutto il Settentrione e, in particolare, il Piemonte. (*Svolta in corso di seduta*)

(2-00030)

FAGNI, LIBERTINI, SARTORI, CROSETTA, MANNA, CONDARCURRI. - *Ai Ministri dei trasporti e del bilancio e della programmazione economica.* - In ordine alla situazione delle Ferrovie dello Stato, ai progetti di riassetto, al loro stato di attuazione ed alle prospettive del trasporto ferroviario in Italia;

considerato:

che il trasporto ferroviario è marginalizzato nel sistema dei trasporti italiano, dominato sempre più dalla gomma, con gravi danni per l'economia, l'ambiente, il territorio, l'energia, la sicurezza;

che sarebbe necessario perseguire almeno il raddoppio del ruolo delle ferrovie nel sistema dei trasporti;

che nel sistema ferroviario il Mezzogiorno è del tutto emarginato, condizione questa che si aggrava ogni anno;

che dal 1988, quando fu insediato il commissario Schimberni, non vi è stato più alcun serio investimento nelle ferrovie, a differenza di ciò che accade negli altri paesi europei;

che i recuperi di traffico sono avvenuti in ragione di scelte che risalgono a parecchi anni addietro (*intercity*, «pendolino», razionalizzazione del traffico merci);

che ormai i margini sono esauriti e le ferrovie, senza grandi misure di sviluppo, sono alla crisi;

che la legge n. 210 del 1985 prevede una *holding* virtuale, un forte decentramento e anche la collaborazione con i privati; ma ciò che sta accadendo ora con i progetti di riassetto è una vera spartizione delle



ferrovie, con il sacrificio inaccettabile della estesa rete minore e una apertura ai privati tale da compromettere un progetto di rilancio e da determinare gravi inquinamenti morali con aumento dei costi per lo Stato;

che il sistema delle società previsto rischia di essere un modo per passare ai privati il patrimonio pubblico a condizioni di favore e senza controllo, e consente di aggirare le garanzie di legge in materia di appalti, con una connessa lievitazione dei costi;

che, se nelle ferrovie operano tanti dirigenti onesti e capaci, è anche vero che l'ente da molti anni è segnato da una profonda corruzione e che un suo risanamento morale non si è realizzato: lo scandalo del 1988 era appena uno spicchio di un problema più generale e annoso;

che d'altro canto, nonostante che i prepensionamenti abbiano addossato allo Stato costi enormi, il *deficit* dell'ente Ferrovie dello Stato negli ultimi anni è andato sempre crescendo, sino a raggiungere dimensioni assurde,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

quali scelte si intenda compiere per superare, nel rispetto della legge, l'attuale situazione di «straordinarietà» ai vertici dell'ente Ferrovie dello Stato;

quale sia stato il reale *deficit* globale (scomposto nelle varie voci) dell'ente Ferrovie dello Stato nel 1991 e quale sia l'entità di tale *deficit* prevista per il 1992;

quali previsioni possa fare l'ente Ferrovie dello Stato sul rapporto tra il recupero del traffico e la limitatezza degli impianti e quali siano le condizioni finanziarie, progettuali, tecniche per un programma pluriennale che punti almeno al raddoppio del ruolo delle ferrovie nel sistema dei trasporti;

quale sia il costo per lo Stato degli ulteriori prepensionamenti annunciati alla stampa e quale l'organico necessario, diviso per comparti, nella prospettiva di un raddoppio del sistema ferroviario; per gli interpellanti appare opportuno che eventuali riduzioni di organico siano valutate nell'ambito delle relazioni sindacali e ponendo in primo piano le garanzie di sicurezza per gli utenti;

se il Governo e l'ente possano garantire l'esistenza e la modernizzazione della rete ferroviaria secondaria così preziosa per il paese;

come possa sanarsi il gravissimo squilibrio che, per ciò che riguarda le ferrovie, separa sempre più il Sud dal Nord;

come l'ente pensi di procedere per gli appalti, così da rispettare le normative europee, anche recedendo da operazioni di «aggiramento»;

se il Governo giudichi razionale e rispondente allo stato delle finanze dell'ente il piano di intervento sul patrimonio immobiliare che si concretizza nel rifacimento di alcune stazioni, sulla base di una vecchia delibera del consiglio di amministrazione;

se i costi di gestione di alcune linee, il cui mantenimento è dovuto ad esigenze militari, non debbano prevedere il concorso economico del Ministero della difesa;

se si possa costituire una commissione di indagine, composta da esperti di sicuro valore e imparzialità, che indichi gli sprechi e gli

inquinamenti morali del settore ferroviario e la via per eliminare gli uni e gli altri; gli scriventi fanno osservare che le interrogazioni e le interpellanze da essi presentate nella scorsa legislatura, senza risposta del Governo, indicano alcuni importanti obiettivi per quelle indagini.

(2-00031)

PROCACCI, MAISANO GRASSI, ROCCHI, MOLINARI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Premesso:

che le finalità della legge 29 gennaio 1992, n. 35, sulle «privatizzazioni», sono prevalentemente quelle di concorrere ad una maggiore efficienza e competitività nella gestione delle imprese pubbliche e di concorrere, mediante i proventi dei collocamenti, al risanamento della finanza pubblica;

che in questi giorni l'ente Ferrovie dello Stato ha presentato al Governo, peraltro dimissionario, il programma per la trasformazione dell'ente in società per azioni, chiedendone una rapida approvazione;

che la trasformazione in società per azioni dell'ente Ferrovie dello Stato comporterà minori vincoli istituzionali ed in particolare scomparirà il controllo della Corte dei conti;

che dalla lettura del programma per la trasformazione in società per azioni predisposto dall'ente Ferrovie dello Stato risultano ingenti oneri a carico dello Stato ed in particolare:

a) la divisione della rete ferroviaria (16.000 chilometri) in «rete commerciale» (circa 5.000 chilometri) e «rete non commerciale» (circa 11.000 chilometri) prevede per quest'ultima un contributo dello Stato-regioni a pareggio dei costi per il mantenimento in esercizio;

b) si prevede per gli investimenti futuri in infrastrutture l'intervento dello Stato a causa degli ingenti investimenti necessari e dei lunghi periodi di ammortamento;

che nel programma è previsto il licenziamento di 40.000 lavoratori ed il blocco totale del *turn over* per oltre 10.000 unità;

che nel programma si chiede l'intestazione effettiva del patrimonio già di pertinenza dell'ente Ferrovie dello Stato, in quanto questo risulta per la massima parte ancora intestato al demanio;

che l'ultima stima del patrimonio dell'ente risale al 31 dicembre 1985;

che la «privatizzazione» dell'ente Ferrovie dello Stato fa sorgere una serie di problemi in materia previdenziale, di assistenza sociale e di rapporti di lavoro;

che nella scorsa legislatura un ramo del Parlamento aveva approvato un progetto di riforma dell'ente Ferrovie dello Stato;

che sono già state stanziare ingenti risorse finanziarie per l'intera rete ferroviaria;

che i dirigenti dell'ente Ferrovie dello Stato chiedono che entro metà giugno sia portata a termine la trasformazione in società per azioni,

gli interpellanti chiedono di sapere:

se si ritenga corretto ed opportuno che una operazione così importante e complessa come la «privatizzazione» dell'ente Ferrovie dello Stato venga effettuata da un Governo dimissionario, in tempi strettissimi, senza investirne il Parlamento;

se non si ritenga, sulla base della lettura del programma redatto dall'ente Ferrovie dello Stato, che questa operazione, contrariamente a quanto previsto dalla legge sulle «privatizzazioni», comporterà oneri ingentissimi a carico dello Stato, anzichè entrate per il risanamento della finanza pubblica;

se sia stato stimato ed a quanto ammonti annualmente il contributo che lo Stato e le regioni dovranno versare alla futura Ferrovie dello Stato spa per l'esercizio degli 11.000 chilometri di «rete non commerciale»;

a quanto ammontino gli investimenti futuri in infrastrutture a carico dello Stato;

quali siano le linee ferroviarie della cosiddetta «rete commerciale»;

quale sia il costo economico e sociale del licenziamento di 40.000 lavoratori dell'ente Ferrovie dello Stato;

se non si ritenga necessario prima dell'intestazione del patrimonio alla futura Ferrovie dello Stato spa procedere ad una rivalutazione ai valori correnti dello stesso;

quale sia il costo che la «privatizzazione» dell'ente Ferrovie dello Stato comporterebbe a causa dei mutamenti in materia previdenziale, di assistenza sociale e di rapporti di lavoro ed a quanto ammonti il costo per lo Stato;

quali garanzie si abbiano affinché le risorse finanziarie già destinate all'intera rete ferroviaria non siano utilizzate dalla futura Ferrovie dello Stato spa esclusivamente per la «rete commerciale».

(2-00032)

BOFFARDI, GALDELLI, MANNA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – In relazione alla situazione che si è determinata nelle Industrie aeronautiche e meccaniche Rinaldo Piaggio di Genova, con sedi a Genova e Finale Ligure;

considerando:

che la Rinaldo Piaggio è la più importante industria privata a partecipazione pubblica della Liguria, la cui produzione ha un alto e qualificato contenuto tecnologico e il cui personale e le cui strutture costituiscono un patrimonio di livello nazionale e internazionale nel settore;

che per adeguarsi alla dimensione economica raggiunta l'azienda ha deliberato una ricapitalizzazione da 15 a 75 miliardi e che ciò è mirato al riequilibrio finanziario e al sostegno degli investimenti programmati;

che gli accordi sottoscritti in sede di Ministero del lavoro e in sede sindacale relativi al piano strategico e alla costituzione del polo per l'aviazione sono ritenuti validi da tutti;

che l'azienda costituisce uno dei rarissimi esempi di riconversione al civile realizzati e che la costituzione a Genova Sestri del polo nazionale velivolistico e a Finale Ligure di quello motoristico rappresentano un atto concreto di quella reindustrializzazione territoriale conseguente al venir meno dell'occupazione dell'industria siderurgica,

gli interpellanti chiedono di sapere:

se non si ritenga opportuno un rapido intervento per la ripartizione per aree degli stanziamenti previsti per il triennio

1992-1994 dalla legge finanziaria in relazione alla legge n. 181 del 1989 e se, nel caso di difficoltà di attuazione di quanto sopra, non si ritenga opportuno individuare altre fonti di finanziamento al riguardo;

se non si ritenga opportuno sollecitare il ruolo dell'IRI, della Finmeccanica e dei Ministeri competenti affinché i programmi nazionali e internazionali di commesse pubbliche valorizzino pienamente tale azienda secondo quanto sopra citato.

(2-00033)

LOPEZ, GALDELLI, MANNA, MERIGGI, CONDARCURI. - *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali.*

- Premesso:

che il *management* della Finsiel ha reso ufficiale la disdetta di tutti gli accordi integrativi finora sottoscritti per le sei principali aziende del gruppo (Italsiel, Sogei, IC Soft, Agrisiel, Tecsiel e Datsiel), ignorando le specificità di ciascuna di esse;

che il gruppo dirigente dell'Italsiel ha escluso dalla trattativa il consiglio di fabbrica, cercando di allacciare rapporti con le sole strutture territoriali e nazionali del sindacato;

che lo stesso gruppo dirigente ha deciso di non concedere più i permessi sindacali ai componenti del consiglio unitario;

che tale comportamento della dirigenza Italsiel si fa forte della decisione dei vertici FIM e UILM di ritirare la propria fiducia al consiglio di fabbrica, nel quale peraltro continua a riconoscersi la stragrande maggioranza dei lavoratori dell'azienda;

che si va pertanto rafforzando nell'Italsiel una linea di autentica repressione antisindacale, già denunciata dettagliatamente nell'interrogazione 4-28849, presentata alla Camera dei deputati il 6 novembre 1991 dagli onorevoli Caprili, Calamida e Fagni, rimasta senza risposta;

che tale linea, già concretizzatasi in passato nell'applicazione di trattenute retributive sui permessi sindacali, in una ingiunzione di sfratto dall'aula sindacale, in pressioni e ricatti di vario tipo sui lavoratori, ha indotto in questi giorni la direzione aziendale a contestare come «abbandono del posto di lavoro» l'adesione di alcuni dipendenti ad uno sciopero di due ore;

che tale contestazione viene addirittura mossa a dipendenti che, per categoria di appartenenza, hanno la possibilità di regolare con criterio discrezionale l'orario di lavoro,

gli interpellanti chiedono di sapere:

a) se i Ministri in indirizzo ritengano che non abbia alcuna validità giuridica la disdetta degli accordi integrativi operata dalla Finsiel, che ha con ogni evidenza approfittato delle divisioni politiche esistenti tra i sindacati di categoria;

b) quali iniziative intendano assumere perchè sia posto termine alle iniziative antisindacali della dirigenza Italsiel.

(2-00034)

LOPEZ. - *Al Ministro delle partecipazioni statali.* - Premesso che dalla lettura della relazione conclusiva della Commissione parlamentare d'inchiesta sul caso della filiale di Atlanta della Banca nazionale del

lavoro e sue connessioni (Doc. XXII-bis n. 4, Allegato, pagine 54-55) si rileva quanto segue:

«In data 31 ottobre 1988 si costituiva così un procedimento penale presso la procura della Repubblica di Genova a carico dell'avvocato Rocco Basilico - presidente della Fincantieri dal 1973 al 1985 e successivamente presidente della Sogei... perchè con artifizii e raggiri, inducendo in errore gli amministratori dei Cantieri navali riuniti spa, si procurava un ingiusto profitto, con corrispondente danno di rilevante entità patrimoniale per la suddetta società; in particolare l'imputato, simulando la necessità di corrispondere - in relazione alla stipulazione di contratti di fornitura di sistema d'arma tra la suddetta società e l'Iraq - una mediazione di entità superiore a quella realmente richiesta e dovuta, e acquisendo il controllo di una società fittizia denominata *Overseas Shoe Corporation*, faceva accreditare su conti correnti svizzeri intestati a quest'ultima società, dalla Cantieri navali riuniti spa, la parte eccedente l'importo della mediazione realmente dovuta, e cioè la somma complessiva di 12.900.000 dollari in Zurigo... In un primo tempo il procedimento a carico dell'avvocato Basilico è stato definito con sentenza istruttoria del 19 gennaio 1991, con la quale il giudice istruttore, su conforme richiesta del pubblico ministero, dichiarava non doversi procedere, per essere il reato estinto per intervenuta prescrizione... In data 30 ottobre 1991 l'ufficio di segreteria della Commissione veniva informato dalla procura della Repubblica di Genova che il sostituto procuratore, dottor Terrile, aveva riaperto il procedimento giudiziario a carico dell'avvocato Basilico... in quanto, da notizie fornite dalla magistratura di Zurigo (dottor Holdener), è risultato che l'avvocato Basilico non ha ceduto ad altri gli assegni della provvigione, ma li ha versati in banca, aprendo due conti. Il primo conto, sul Credito svizzero di Zurigo, è stato intestato allo stesso avvocato Basilico; il secondo conto, sulla Banca Hoffmann di Zurigo, è stato intestato al signor Giovanni Moroni, che all'epoca era vice segretario nazionale del Partito socialdemocratico... Le nuove notizie provenienti dalla procura distrettuale di Zurigo hanno indotto il sostituto procuratore di Genova a formulare l'accusa di corruzione nei confronti dell'avvocato Basilico, del signor Giovanni Moroni e del figlio Stefano Moroni, cointestatario del conto presso la Banca Hoffmann».

Considerato che l'avvocato Basilico ricopre attualmente la carica di vice presidente della Finsiel e non essendo l'interpellante a conoscenza di decisioni autosospensive da parte del suddetto avvocato, si chiede di sapere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare perchè un incarico così delicato come quello della vice presidenza della Finsiel possa essere affidato a persona al di sopra di ogni sospetto e comunque non coinvolta in vicende giudiziarie così delicate e significative come quelle che interessano la persona in questione.

(2-00035)

LIBERTINI, FAGNI. - *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - In merito alla complessa questione che riguarda gli alloggi di servizio per il personale postelegrafonico, gli interpellanti fanno rilevare, prima di tutto, che le nuove circostanze impongono una

modifica della legge 28 marzo 1991, n. 110, che regola questo ordine di problemi. Si fa osservare, in proposito, che gli alloggi di servizio tipo ASLS (Alloggi di servizio a locazione semplice), costruiti a totale contributo dello Stato, erano destinati ad offrire un'abitazione a canone agevolato alle famiglie che affluivano dalle regioni meridionali quando le assunzioni avvenivano a livello nazionale; sempre al Nord operano anche circa 2.800 unità abitative dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, definite «case-albergo», nate con l'intento di soddisfare le esigenze dei dipendenti senza nucleo familiare.

Oggi che i concorsi di reclutamento del personale sono a carattere circoscrizionale, quindi regionalizzati, il fenomeno è molto diminuito se non addirittura scomparso; si assiste, infatti, ad una realtà inversa di riflusso che riporta nei luoghi di origine molto del personale in attività nelle regioni settentrionali e, tra questi, anche assegnatari di alloggi di servizio che, col trasferimento, lasciano libero l'alloggio. Attualmente si registra una percentuale superiore al 13 per cento di alloggi vuoti (su circa 8.000), prevalentemente al Nord.

Appare quindi evidente che la modifica della vecchia normativa è necessaria. La legge n. 110 del 1991 è stata dettata da una situazione contingente che non riveste più, se non in forma molto attenuata per la presenza anche delle «case-albergo», il carattere di reale esigenza, tanto che la volontà ministeriale tende all'alienazione di questo patrimonio.

Ciò nonostante l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni riserva alla legge di modifica un illogico e limitativo formalismo circa le condizioni previste per il mantenimento dell'alloggio, disattendendo anche a precise disposizioni di legge come, ad esempio:

all'articolo 1, comma 1, punto a):

viene riconosciuto il solo limite di età di vecchiaia (oggi pari a 65 anni) e non anche il requisito del limite massimo di anzianità contributiva (oggi 40 anni per il pubblico impiego), quantunque le disposizioni di legge sullo stato giuridico degli impiegati, in materia di collocamento a riposo, stabiliscano il consolidamento di tale diritto collegato anche alla durata del servizio;

all'articolo 1, comma 1, punto c):

la deliberazione del CIPE (riportata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 348 del 19 dicembre 1981) riconosce, infatti, la qualità di assegnatario (nello specifico alle vedove di colleghi delle poste e delle telecomunicazioni) anche a chi possiede un limite di reddito pari al doppio di quello stabilito dall'articolo 22 della legge n. 457 del 1978 per concorrere all'assegnazione di un alloggio (oggi pari a 4 milioni convenzionali elevabili dalle regioni del 25 per cento). L'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni non tiene in considerazione la citata deliberazione e neanche l'elevazione del 25 per cento, che, invece, applica per determinare le fasce per il calcolo dei canoni di locazione agli assegnatari in servizio. In pratica, la vedova che non può dimostrare un reddito inferiore a 14 milioni convenzionali viene sfrattata;

all'articolo 1, comma 2:

la legge n. 110 del 1991 obbliga, infatti, i destinatari di cui ai casi a), b) e c) del comma 1 (pensionati, dispensati dal servizio per malattia e vedove, categorie economicamente più deboli), al pagamento

dell'intero canone di locazione, quando in campo nazionale i canoni degli alloggi di edilizia residenziale pubblica (come sono definiti anche gli alloggi di servizio) sono tutti agevolati, come restano agevolati i canoni degli assegnatari delle poste e delle telecomunicazioni in attività di servizio.

Esiste, infine, un esiguo numero di pensionati, ritirati dal servizio per lo più in presenza di problemi familiari e di salute e non in possesso del requisito di età richiesto dalla legge, nonché di donne separate dal coniuge assegnatario non convivente che saranno costretti a lasciare l'alloggio a breve scadenza; neanche i comuni riescono ad offrire loro alternative per mancanza di disponibilità.

Le stesse Commissioni 8ª del Senato della Repubblica e IX della Camera dei deputati nella scorsa legislatura hanno convenuto sull'urgenza di apportare alla legge modifiche e integrazioni riconoscendone la necessità e invitando il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni a sospendere tutte le procedure di sfratto in corso, così come ha fatto la Camera dei deputati approvando un ordine del giorno, presentato il 16 gennaio 1992, in occasione della riforma delle telecomunicazioni, che impegnava il Governo all'osservanza delle stesse raccomandazioni. L'ordine del giorno è stato accolto dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, ma non ha prodotto alcuna sospensione come si sperava.

Tenuto conto di queste considerazioni, gli interpellanti chiedono al Ministro se non ritenga opportuno procedere:

a) a sospendere ogni procedimento di sfratto, in attesa di un provvedimento legislativo;

b) ad adottare tutte le misure, legislative e amministrative, per:

1) garantire il mantenimento del diritto di assegnazione anche nel caso che l'assegnatario vada in pensione al di sotto del limite massimo contributivo e di età, mantenendo unicamente il vincolo relativo al cumulo tra redditi di pensione e redditi di lavoro autonomo dipendente;

2) concedere agli occupanti degli alloggi la priorità nel caso della vendita degli alloggi stessi;

3) istituire un fondo nazionale per la concessione di mutui agevolati per tutti i dipendenti che intendano acquisire le case in proprietà (prima casa), sia con il riscatto di alloggi pubblici sia con l'accesso al mercato privato, contemplando anche la possibilità per i dipendenti di utilizzare in anticipo i fondi per la cosiddetta buona uscita;

c) ad omologare, per l'affitto e per il riscatto, la condizione degli alloggi delle poste e delle telecomunicazioni a quella delle abitazioni dell'edilizia pubblica residenziale.

Gli interpellanti sollecitano una risposta urgente e si riservano, nella eventuale carenza del Governo, di presentare gli strumenti regolamentari e legislativi atti a risolvere questi problemi.

(2-00036)

MOLINARI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Premesso:

che durante una recente udienza di un procedimento giudiziario in corso di svolgimento presso il giudice del lavoro, relativo al ricorso

presentato dal sindacato FLMU contro l'Ansaldo per ottenere la reintegrazione di dieci dipendenti, un dirigente del citato gruppo industriale, resistente in giudizio, ha dichiarato che sarebbe in via di ultimazione, e perciò in procinto di essere consegnato, lo «scambiatore di calore Super Phoenix»;

che il contenuto di tale dichiarazione contrasta con la mozione 1-00245, approvata nella seduta del 14 febbraio 1989, che invita il Governo a non assumere alcun impegno di spesa nell'ambito dei reattori veloci e in particolare nell'impresa Nersa e ad assumere tutte le iniziative dirette ad escludere ogni partecipazione italiana a programmi europei concernenti i reattori veloci,

l'interpellante chiede di sapere se il Governo non ritenga doveroso insistere affinché venga data alla mozione anzidetta piena e concreta attuazione, e, in particolare, quali iniziative saranno prese nei confronti dell'Ansaldo dirette ad impedire che tale impresa effettui attività incompatibili o, comunque, contrastanti con quanto indicato nella stessa mozione.

(2-00037)

**TEDESCO TATÒ, BRUTTI, D'ALESSANDRO PRISCO, TRONTI.** - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione.* - Visto il raduno neonazista svoltosi a Roma il 13 giugno 1992, fatto di inaudita gravità contrario alla nostra Costituzione, offensivo non soltanto per la comunità ebraica, ma per la coscienza civile della intiera città;

constatata con ammirazione la fiera risposta degli ebrei ex deportati nei campi di sterminio nazisti e dei giovani ebrei;

consapevoli della necessità - più volte sottolineata dalla comunità ebraica - di espungere dalla vita nazionale le minacce di razzismo e di intolleranza e convinti delle responsabilità che competono in tal senso ai poteri pubblici,

si chiede di sapere:

perchè le autorità non siano intervenute se non tardivamente e in una maniera che è apparsa ambigua e confusa;

quali misure il Governo intenda assumere per promuovere, in primo luogo nelle scuole, iniziative tese a rimuovere la cultura della intolleranza e del razzismo.

(2-00038)

### **Interrogazioni**

**BONO PARRINO.** - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Premesso:

che il gruppo FIAT ha reso nota la decisione di chiudere definitivamente lo stabilimento Lancia di Chivasso, con la conseguente collocazione in cassa integrazione di tutti i dipendenti;

che tale scelta provoca una ulteriore crisi alla struttura dell'economia industriale della zona di Torino e non solo;



che tale decisione viene presa nel momento in cui la FIAT sta attuando degli investimenti in altre parti d'Italia con il contributo dello Stato,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative intenda assumere il Governo di fronte a tale situazione e quali notizie si abbiano, più in generale, sulla situazione del gruppo FIAT. *(Svolta in corso di seduta)*

(3-00052)

FAGNI, LIBERTINI, CONDARCURI, SARTORI, MANNA, CROCETTA. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che nei mesi scorsi e anche nello scorso anno sono accaduti incidenti ferroviari con conseguenze mortali per passeggeri e ferrovieri;

che sugli incidenti sono state espresse valutazioni tendenti ad attribuire le cause ad «errori umani»;

che nella giornata del 10 giugno 1992 sulla linea Aosta-Ivrea-Torino in una galleria è avvenuto uno scontro frontale fra due treni che ha provocato 6 morti e feriti gravi ed ha coinvolto altri 40 passeggeri fra cui bambini e disabili;

che la ferrovia in quel tratto è a binario unico come in altre parti del paese e che a distanza di 7 anni dalla istituzione dell'ente Ferrovie dello Stato, ed ora in presenza della sua trasformazione in società per azioni, poco o niente viene previsto per migliorare in modo significativo la rete ferroviaria e per fare in modo che anche le linee secondarie, che servono soprattutto pendolari, lavoratori e studenti, non siano a rischio per chi le usa,

gli interroganti chiedono di sapere:

che cosa intenda fare il Ministro per rendere le ferrovie più sicure, più competitive con il trasporto su gomma e veramente funzionali alle esigenze del paese;

quali disposizioni abbia dato per accertare le cause dell'incidente sulla linea Aosta-Torino.

(3-00053)

MANCUSO, FERRARA Vito, CANNARIATO. - *Ai Ministri dell'ambiente, delle poste e delle telecomunicazioni e delle partecipazioni statali.* - Per sapere se corrisponda al vero la notizia che circola da più parti secondo la quale la SIP intenderebbe promuovere un'azione, avvalendosi di non ben definiti «canali politici», tesa ad ottenere la variazione in aumento degli indici minimi di tossicità relativamente al cromo, all'arsenico e al rame.

(3-00054)

SCAGLIONE. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso che il gruppo FIAT ha annunciato la chiusura degli stabilimenti Lancia di Chivasso, l'interrogante chiede di sapere:

quale sarà la funzione di Torino e del Piemonte al tavolo delle trattative tra FIAT, sindacati e Governo circa le vaghe assicurazioni

fornite in merito a periodi più o meno lunghi di cassa integrazione e al meccanismo di rientri tramite *turn-over*, ritenendo che, dopo tante esperienze in merito, queste integrazioni rappresentano pur sempre una diminuzione dell'occupazione di tante unità quante sono quelle assorbite dalla cassa integrazione attraverso il *turn-over*;

se il Governo non ritenga opportuno far propria la preoccupazione che si prova circa la proposta di reintroduzione di nuove attività nell'area di Chivasso; dal momento che si registra un nuovo pesante calo delle vendite di autovetture in Europa, si ritiene che la soluzione dei problemi non possa arrivare dall'indotto automobilistico;

se il Governo non ritenga opportuno creare i presupposti per tentare nuove strade di mercato affinché il Piemonte possa sganciarsi dall'indotto automobilistico a favore di un progetto di diversa natura, un progetto che tenga conto sicuramente dei costi delle aree interessate ma anche del costo della manodopera, della possibilità di concedere una fiscalizzazione sufficiente degli oneri sociali; che tenga inoltre conto della necessità di riassorbire quel personale che una cattiva politica industriale della FIAT ha mandato in esubero. (*Svolta in corso di seduta*)

(3-00055)

FAGNI, MARCHETTI, VINCI, CROCETTA, LIBERTINI, DIONISI, MERIGGI. - *Al Ministro dell'interno e al Ministro senza portafoglio per gli italiani all'estero e l'immigrazione.* - Premesso:

che da tempo il problema degli immigrati extracomunitari non trova valide soluzioni sia per l'inadeguatezza dei provvedimenti legislativi sia per resistenze locali;

che il flusso migratorio dai paesi extracomunitari, dall'Est europeo e dal Sud è destinato ad aumentare se i paesi industrializzati non cambieranno le scelte di cooperazione internazionale e non punteranno ad interventi per uno sviluppo compatibile e sostenibile nel mondo come la Conferenza di Rio ha dimostrato;

che i problemi degli immigrati riguardano non solo il lavoro ma anche la casa e la salute;

che il problema casa, ove non si diano risposte soddisfacenti anche a situazioni caratterizzate da tensione abitativa, rischia di creare conflitti e disagi;

che a Pisa, nei giorni scorsi, a causa di difficoltà abitative per una piccola comunità di senegalesi e per una donna nigeriana in avanzato stato di gravidanza accolta nei locali dell'Associazione africana «Insieme», si sono avuti atteggiamenti che poco hanno a che vedere con la solidarietà,

gli interroganti chiedono di sapere:

se si intenda far sì che vengano erogati i fondi previsti da leggi recenti per la costituzione di centri di accoglienza;

se si intenda aiutare gli enti locali a reperire e utilizzare alloggi sfitti da poter assegnare a quella parte di popolazione, compresi gli extracomunitari, che non può sopportare affitti neri e illegali e che si trova a vedersi negato il diritto alla casa.

(3-00056)

CONDORELLI, BARGI, MEO, PICCOLI. - *Al Ministro dei trasporti.* -

Premesso:

che la recente regolamentazione del servizio treni e modalità relative, introdotta con l'orario ferroviario nazionale italiano in vigore dal 31 maggio 1992 al 26 settembre 1992, per la parte relativa ai collegamenti ferroviari tra le città di Napoli e Roma, pur avendo quantitativamente migliorato il servizio con un aumento da 12 a 16 dei collegamenti da Napoli a Roma e viceversa, ha inopinatamente ed illogicamente modificato il servizio di fine giornata tra le due città, arrecando grave danno ai numerosi cittadini che per motivi professionali usufruiscono continuativamente del servizio ferroviario Napoli-Roma e viceversa;

che tale danno deriva dalle peggiorate condizioni di utenza e incide in modo determinante sullo svolgimento dell'attività dei cittadini, con disagi e inutile dispendio di tempo e di denaro;

rilevato per quanto riguarda la tratta Napoli-Roma:

a) che finora si poteva raggiungere Roma a fine giornata, utilizzando l'*intercity* n. 564 proveniente da Reggio Calabria (in arrivo a Napoli quasi sempre puntuale e non eccessivamente affollato) in transito per le stazioni di Napoli-piazza Garibaldi (ore 19.50) e di Napoli-Mergellina (ore 20.04) con arrivo a Roma-Termini alle ore 21.55. Il nuovo orario anticipa l'*intercity* n. 564 alle ore 18.42 (piazza Garibaldi) e alle 18.52 (Mergellina), con arrivo a Termini alle ore 20.50. È evidente che non è un treno utilizzabile da chi ha necessità di usufruire dell'intera giornata per le proprie attività; inoltre istituisce un nuovo *intercity* n. 554, in effetti trasformazione del già esistente espresso Archimede n. 780 (che transitava a Campi Flegrei alle ore 18.45), che viene posticipato alle ore 19.54 in transito per la sola stazione centrale, con arrivo a Roma-Termini alle ore 21.55.

Questo, che è l'ultimo *intercity* utile per Roma a fine giornata, non solo proviene dalla Sicilia (Siracusa e Palermo) e per consolidata esperienza arriva molto affollato; non solo proviene da più lunga distanza (la Sicilia) e per consolidata esperienza costantemente con notevole ritardo, ma (contrariamente a quanto sempre avvenuto fino ad oggi con l'ultimo *intercity* per Roma) serve la sola stazione centrale e, quindi, un solo settore della città, e non anche quello che gravita sulla stazione di Mergellina.

Non è comprensibile il motivo per il quale si è invertito l'ordine dei due treni, invece di limitarsi a trasformare in *intercity* l'espresso Archimede n. 780, lasciando entrambi al loro orario;

b) che va ancora osservato che, illogicamente, l'*intercity* n. 606, come prima proveniente da Salerno ed in transito a Napoli-piazza Garibaldi (ore 6.29), Mergellina (ore 6.39) e Campi Flegrei (ore 6.43), in arrivo a Roma (ore 8.43) ed in prosecuzione per Genova-Torino, non arriva più a Roma-Termini, bensì a Roma-Ostiense (stazione del tutto decentrata), finendo con l'essere inutilizzabile;

rilevato per quanto concerne, invece, la tratta Roma-Napoli:

a) che finora si poteva raggiungere Napoli a fine giornata, utilizzando l'*intercity* n. 609 proveniente da Torino-Genova (in arrivo a Roma quasi sempre puntuale e non affollato), in partenza da Roma-Termini alle ore 20.30 ed in arrivo a Napoli-Campi Flegrei alle

ore 22.23 (meglio sarebbe stato un arrivo anche a Mergellina e piazza Garibaldi).

Il nuovo orario anticipa questo *intercity* (con il n. 613) che riparte per Napoli alle ore 19.12, ma da Roma-Ostiense (in arrivo a Campi Flegrei alle ore 21.10).

L'ultimo *intercity* resta quello (n. 537) già in esercizio da tempo, proveniente da Milano, che riparte per Napoli alle ore 19.50, ma da Roma-Tiburtina (in arrivo alla stazione centrale alle 21.53).

Non è comprensibile il motivo per il quale l'*intercity* n. 613 è stato anticipato alle ore 19.12 e, per di più, in partenza da Roma-Ostiense (non più da Roma-Termini), il che rende non più possibile utilizzare tutta la giornata di attività a Roma, dovendo o anticipare la partenza alle ore 19 da Roma-Termini (*intercity* n. 535) o scegliere se recarsi con largo anticipo, trattandosi di stazioni decentrate a Roma-Ostiense (ore 19.12) o Roma-Tiburtina (ore 19.50), senza possibilità di diversa soluzione in caso di grave ritardo del treno prescelto;

b) che va ancora osservato che, illogicamente, l'*intercity* n. 519, prima in partenza da Roma-Termini (ore 19.25), in arrivo a Napoli-Campi Flegrei (ore 21.08) e Mergellina (ore 21.14), viene anticipato (con il n. 699) alle ore 18.05, cioè tra due *intercity* (n. 515 delle ore 17.15 e n. 565 delle ore 18.15) entrambi diretti a Napoli;

constatato che le illogicità rilevate dimostrano il palese contrasto delle determinazioni assunte, con le obiettive, logiche, sperimentate esigenze dell'utenza (soddisfatta in gran parte dal precedente e costante assetto) e con elementari criteri di soddisfacimento delle necessità senza imporre agli utenti inutili disagi, in particolare non tenendo in alcun conto l'esigenza di utilizzare nei limiti massimi la giornata lavorativa e di raggiungere agevolmente la stazione di partenza utilizzando un treno in orario logicamente utile e comodo, puntuale, non affollato (in special modo trattandosi di treni in transito),

gli interroganti chiedono al Ministro in indirizzo se non ritenga opportuno:

che sia sospesa la regolamentazione del servizio treni di cui all'orario ferroviario nazionale italiano in vigore dal 31 maggio 1992 al 26 settembre 1992 per la parte relativa ai collegamenti ferroviari tra le città di Napoli e Roma, limitatamente alle sue parti precedentemente censurate;

che ritornino in vigore i collegamenti già in esercizio ed in particolare:

1) che l'*intercity* n. 606 da Salerno, come prima, arrivi a Roma-Termini e non a Roma-Ostiense;

2) che l'*intercity* n. 546 da Reggio Calabria, come prima, transiti per Napoli-piazza Garibaldi alle ore 19.14 e per Napoli-Mergellina alle ore 20.04 (o che venga istituito un *intercity* Napoli-Roma a fine giornata che colleghi sia la zona della stazione centrale o piazza Garibaldi sia Mergellina con Roma);

3) venga reintrodotta l'*intercity* n. 519 delle ore 20.30 da Roma-Termini per Napoli-Campi Flegrei (ore 22.30) o che venga istituito un *intercity* Roma-Napoli da Termini per Campi Flegrei e magari anche Mergellina e piazza Garibaldi come in passato.

(3-00057)

CONDORELLI, BARGI, MEO, PICCOLI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica e della sanità.* - In relazione alla gravissima ancorchè inevitabile decisione assunta dal consiglio di amministrazione dell'Università di Napoli con delibera del 21 maggio 1992 con la quale si prospettano, a causa dell'insufficiente erogazione di finanziamenti da parte della regione Campania, la interruzione dell'assistenza sanitaria ospedaliera dei policlinici universitari dal 1° luglio 1992 ed il blocco dei ricoveri dal 15 giugno 1992, laddove non intervengano fatti nuovi e risolutivi che consentano la prosecuzione delle attività dei policlinici sulla base di risorse finanziarie che garantiscano livelli di funzionalità più adeguati;

rilevato che nel momento in cui dovesse attuarsi la sospensione dell'attività assistenziale dei policlinici si avrebbero come dirette conseguenze:

a) la sospensione dell'attività didattica, per quella parte fondamentale legata all'attività assistenziale, con gravi ripercussioni sull'evoluzione degli studi degli studenti e degli specializzandi, senza possibilità di recupero per coloro che frequentano le scuole di specializzazione secondo i nuovi ordinamenti didattici che prevedono la frequenza obbligatoria;

b) l'impossibilità di utilizzazione da parte della cittadinanza di servizi assistenziali, alcuni dei quali fortemente specialistici e a conduzione altamente qualificata, non presenti in altre strutture pubbliche;

c) la sospensione di gran parte dell'attività scientifica, e dunque l'interruzione di ricerche già intraprese con finanziamenti pubblici, con conseguente mancato rispetto degli impegni assunti con gli enti elargitori dei fondi, sperpero di denaro pubblico e danni per la comunità scientifica e per la carriera dei singoli docenti e ricercatori;

considerato:

che il piano finanziario (già inviato dall'Università, unitamente al bilancio di previsione per il 1992, in data 17 dicembre 1991 alla direzione amministrativa della regione Campania), non avendo la regione fatto alcuna obiezione, ove la convenzione fosse stata stipulata, avrebbe dovuto intendersi approvato secondo quanto prevede l'articolo 12 dello schema tipo di convenzione, allegato al decreto interministeriale 12 maggio 1986, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 128 del 5 giugno 1986, laddove recita: «Trascorsi quaranta giorni dal ricevimento del piano... il piano si intende recepito e dispiega i suoi effetti»;

che le facoltà di medicina e chirurgia dell'ateneo di Napoli hanno più volte dichiarato la loro immediata disponibilità a stipulare la convenzione, con tutti gli adempimenti ad essa inerenti (tra cui l'accettazione centralizzata e il pronto soccorso) e ribadito la imprescindibile necessità ed urgenza di tale strumento operativo, ritenendo illegittimo e pretestuoso il considerare la mancanza di convenzione quale motivo determinante nel negare ai policlinici i finanziamenti che a loro spettano in base alle vigenti disposizioni legislative e agli accordi siglati nel 1991 in sede ministeriale da funzionari della regione e dell'università e nel negare altresì l'applicazione del quadro legislativo

vigente di cui allo schema tipo di convenzione allegato al citato decreto interministeriale;

ribadite le gravissime conseguenze, che comportano anche responsabilità di ordine penale, causate da un'eventuale chiusura di due policlinici che rappresentano punti di riferimento di vitale importanza per un bacino di utenza che si estende a tutta l'Italia meridionale;

ricordato che nella precedente legislatura, nella seduta del Senato della Repubblica del 15 gennaio 1992, in sede di esame del disegno di legge n. 3097, il Governo ha accolto l'ordine del giorno 9.3097.1, a firma Condorelli ed altri, che impegnava il Governo «a predisporre, per quanto di sua competenza, tutte le misure necessarie per la stipulazione più rapida possibile delle suddette convenzioni (tra università e regioni) in modo da consentire ai policlinici universitari a gestione diretta l'adozione di una programmazione per l'attività assistenziale e da garantire agli stessi il finanziamento di tutte le spese sostenute nell'anzidetta attività secondo *standard* vigenti per analoghe strutture ospedaliere»;

evidenziato:

che i policlinici universitari a gestione diretta, ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1969, n. 129, devono essere equiparati a tutti gli effetti agli ospedali regionali e quindi spettano loro, per i servizi effettivamente prestati, precise quote del Fondo sanitario nazionale, ciò valendo anche in mancanza di formale stipula della convenzione tra università e regione;

che, per quel che concerne l'entità del finanziamento regionale, ai policlinici delle facoltà di medicina va erogata, secondo i criteri previsti dall'articolo 12 del decreto interministeriale 12 maggio 1986, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 128 del 5 giugno 1986, una quota proporzionale, sulla base dei servizi effettivamente prestati, a quella erogata alle strutture pubbliche ospedaliere regionali facenti capo al Servizio sanitario nazionale;

che la mancata stipula della convenzione, dovuta a responsabilità che dovranno, se del caso, essere accertate nelle sedi amministrative e giudiziarie più opportune, non rende possibile neanche la concessione di un «contributo globale» unico all'università per il funzionamento dei due policlinici universitari invece di una ripartizione del Fondo sanitario regionale, sulla base dei servizi effettivamente prestati da ciascun policlinico;

che le disposizioni legislative vigenti (legge n. 705 del 9 dicembre 1985, articolo 18) impongono a ciascun ospedale policlinico universitario un proprio autonomo bilancio ed un organo specifico (delegazione di gestione) per la formulazione e la gestione di detto bilancio,

gli interroganti chiedono ai Ministri in indirizzo se non ritengano di intervenire, per quanto è di loro competenza, affinché gli organi preposti alla formulazione ed all'approvazione del bilancio regionale siano invitati al rispetto formale e sostanziale delle disposizioni legislative vigenti circa il finanziamento dei policlinici universitari afferenti alle due facoltà di medicina di Napoli.

(3-00058)

*Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

NOCCHI. - *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* - Per conoscere:

lo stato di attuazione delle leggi 6 marzo 1987, n. 65, 21 marzo 1988, n. 92, e 7 agosto 1989, n. 289, che riguardano le misure per la costruzione e l'ammodernamento di impianti sportivi;

quanti mutui siano stati richiesti e concessi in base alla legge n. 65 del 1987 e, di questi, quanti siano stati effettivamente erogati;

quanti mutui siano stati richiesti e quanti concessi in base alla legge n. 92 del 1988 e, di questi, quanti siano stati effettivamente erogati;

se esista una statistica di quante opere siano state effettivamente iniziate, quante portate a termine e a quanto ammonti l'importo complessivo di tali lavori;

se il Ministro abbia intenzione di adottare il decreto attuativo della legge n. 289 del 1989.

(4-00304)

PROCACCI. - *Ai Ministri dell'ambiente, dell'interno e dei lavori pubblici e al Ministro senza portafoglio per le aree urbane.* - Premesso:

che il procuratore capo presso la pretura circondariale di Santa Maria Capua Vetere, Miriano Maffei, ha richiesto il sequestro del piano regolatore di Caserta e il rinvio a giudizio, con l'accusa di illeciti edilizi, dell'assessore all'urbanistica Vincenzo Cioffi, del costruttore Lucio Trappa, del capo ripartizione ai lavori pubblici Bruno Mariano e di tutti i componenti della commissione edilizia del comune;

che il piano regolatore di Caserta sarebbe solo un *bluff*: i tracciati dei confini, delimitati con un pennino dello spessore di un millimetro e mezzo, invece del regolamentare 0,6, sarebbero di tre volte più grandi del normale; le zone edificabili e quelle destinate a verde pubblico verrebbero modificate a seconda delle esigenze del momento e molte concessioni già rilasciate possono essere dunque ritenute illegittime;

che la legge prescrive che le tavole del Piano regolatore generale siano redatte in scala ridotta di 2.000 volte;

che il comune di Caserta ha invece prodotto una cartografia ridotta di 5.000 volte, per la quale era stato utilizzato un pennino da 0,6 millimetri; per superare l'errore le piantine sono state ingrandite fotograficamente e le linee di confine sono diventate notevolmente più grandi, con intuibili conseguenze;

che giova rilevare che un anno fa, a seguito dell'espansione edilizia, sono stati distrutti i giardini di Villa Maggi, una villa dell'800, come evidenziato in una denuncia dei Verdi di Caserta sulla base della quale si è mossa la magistratura sammaritana,

l'interrogante chiede di sapere:

quali iniziative intendano intraprendere i Ministri in indirizzo in relazione ai fatti denunciati a seguito dell'indagine aperta dalla magistratura che ha portato al rinvio a giudizio delle persone citate nella presente interrogazione e il cui processo è fissato per il prossimo 5 novembre;

se non ritengano, vista la gravità della situazione, di procedere, in base all'articolo 39 della legge n. 142 del 1990, alla sospensione dal consiglio comunale dell'assessore all'urbanistica, dei membri della commissione edilizia, dei funzionari del comune che, a vario titolo, hanno rivestito sulla questione ruoli di responsabilità anche in ordine al controllo del territorio;

se non ritengano di assumere tutte le iniziative urgenti e necessarie per giungere alla demolizione delle costruzioni abusive e al ripristino dei luoghi interessati dalla speculazione edilizia;

se non ritengano di dover intervenire con decisione per l'opportuna revisione di questo piano fatto ad uso e consumo di speculazioni ed interessi privati, affinché la città sia dotata, finalmente, di un piano regolatore generale in grado di assicurare uno sviluppo corretto, controllato, che tenga conto dell'impatto ambientale dei progetti da eseguire e che rispetti comunque il patrimonio storico-urbanistico della città, evitando così ulteriori scempi oltre quello già citato di Villa Maggi.

(4-00305)

**BRESCIA.** - *Al Ministro delle finanze.* - Premesso:

che l'articolo 23, comma 6, del decreto del Presidente della Repubblica n. 600 del 1973, riguardante i rapporti di lavoro che contemplano prestazioni di attività lavorativa con corresponsione di emolumenti per una sola parte dell'anno (lavoratori stagionali addetti alla raccolta e alla lavorazione di pomodori, bietola da zucchero, eccetera), prevede che non si faccia luogo a ritenuta d'acconto sugli emolumenti percepiti fino alla concorrenza dell'ammontare del reddito corrispondente alle detrazioni di imposta soggettive e detrazioni per spese di produzioni e oneri sociali (articoli 15 e 16 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597);

che, nonostante la chiarezza della norma, peraltro esplicitata anche con le circolari ministeriali del 5 dicembre 1975, n. 34, protocollo n. 8/50280, punto 10), e del 6 maggio 1980, n. 5, l'ufficio imposte dirette di Melfi (Potenza) si ostina a negare le detrazioni per intero previste dai succitati articoli 15 e 16 del decreto del Presidente della Repubblica n. 597 del 1973 ai lavoratori stagionali che già a malapena riescono a racimolare limitate giornate lavorative nell'anno,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda verificare i motivi del comportamento difforme dell'ufficio imposte dirette di Melfi e nello stesso tempo disporre per detto ufficio l'indirizzo preciso sancito dal richiamato articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica n. 600 del 1973 e successive circolari applicative della norma.

(4-00306)

**DIONISI, LIBERTINI, FAGNI.** - *Ai Ministri delle poste e delle telecomunicazioni e del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che le recenti gravissime vicende giudiziarie di Milano hanno evidenziato la diffusione nel nostro paese di un perverso intreccio di interessi illeciti tra imprenditori, partiti di Governo nazionale e locale,



pubblici amministratori, che reclama un forte impegno delle forze sane della società per colpire i responsabili del malaffare e del degrado ed avviare un processo di risanamento morale;

che quanto alla definizione di «ditta di fiducia» che la SIP si riserva, a suo esclusivo giudizio, per la scelta e la selezione dell'impresa alla quale deve affidare in appalto i lavori di sua competenza, viene rilevato quanto segue:

a) l'istituto della cessione dell'azienda, così come previsto dall'articolo 2112 del codice civile e dal contratto di categoria, è giuridicamente possibile ma al verificarsi di due precise condizioni, soprattutto nel campo dei lavori telefonici commissionati dalla SIP, responsabile, a sua volta, della concessione-appalto che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha concluso con la SIP;

b) in particolare la società acquirente si fa carico, in solido con la società ceduta, di tutte le obbligazioni contrattuali in capo alla società ceduta purchè riportate nella contabilità ufficiale;

c) in particolare la SIP, al momento della conferma della fiducia riposta nella impresa - nel caso Italreti, Comitel e ACET - avrà certamente esaminato che la società acquirente ACET - nata solo nel dicembre 1991 - con un capitale di lire 190.000.000, aveva assunto le seguenti obbligazioni della Comitel:

11 miliardi di debiti per omesso versamento di contributi nei confronti dell'INPS relativamente alla fallita Italreti - fallimento dichiarato dal tribunale di Roma in data 4 marzo 1992;

20 miliardi circa per omesso versamento di contributi della Comitel nei confronti dell'INPS relativamente agli ultimi 4 anni da oggi;

10 miliardi circa per omesso versamento di contributi nei confronti dell'INAIL da parte della Comitel e precedentemente da parte della Italreti;

10 miliardi circa di accantonamenti per tetto fisso di retribuzione a favore dei dipendenti;

considerato che per queste obbligazioni la Comitel, nel bilancio 1990, presentato nel 1991, ha dichiarato un accantonamento di 7 miliardi e mezzo;

valutato:

che tutte queste obbligazioni per circa 51 miliardi, che in conseguenza della cessione del ramo della azienda dalla Comitel all'ACET sono passati in capo alla azienda ACET, hanno immediatamente determinato - oggi in capo all'ACET, ieri in capo alla Comitel e più in là in capo alla Italreti - l'azzeramento del capitale sociale di tutte e tre le imprese;

che questa sola condizione non doveva consentire alla SIP - che pur deve rispondere nei confronti del concedente Ministero delle poste e delle telecomunicazioni - di annoverare tra le ditte di fiducia le soprannominate società Italreti, Comitel e ACET;

che altra considerazione - e questo è un obbligo a carico della SIP, pur se esiste solo da un punto di vista privatistico - è che la SIP, in base alla legge n. 55 del 1990, meglio conosciuta come «legge antimafia», conosceva e conosce che la compagine sociale è sempre la stessa in tutte e tre le società;

che ennesima considerazione è quella che la SIP ha omesso ogni controllo della regolarità di tutti gli adempimenti economici e normativi che fanno capo ad ogni singola impresa alla quale vengono affidati i lavori di appalto;

che tale mancato controllo sulle commesse della SIP alle citate società ha determinato un comportamento quanto meno colposo;

considerato inoltre che gli operai oggi sono senza stipendio dai mesi di aprile e maggio 1992; sono scoperti di contributi assicurativi e previdenziali dalla epoca della Italtreti, cioè da oltre 4 anni; non hanno garanzie del loro tetto fisso di retribuzione; non hanno garanzie del loro posto di lavoro,

gli interroganti chiedono di sapere se i rapporti tra la SIP e le soprannominate società che per essa hanno operato ed operano siano caratterizzati dalla massima trasparenza e dal rigoroso rispetto delle leggi e quali iniziative si intenda assumere per garantire il posto di lavoro e restituire certezze e tranquillità ai lavoratori ed alle loro famiglie.

(4-00307)

**ROCCHI.** - *Al Ministro della sanità.* - Premesso:

che il professor Marcelletti, cardiocirurgo dell'ospedale «Bambin Gesù», ha dichiarato di essere pronto con la sua *équipe* ad effettuare lo xenotrapianto, consistente, segnatamente, nel trapiantare un cuore di babbuino nel torace di bambini affetti da malformazioni cardiache;

che il professor Marcelletti ha dichiarato, altresì, che il trapianto scimmia-uomo dà ormai ampie garanzie per prolungare la vita di una persona fino al reperimento di un organo adeguato;

che l'esperimento è stato tentato una sola volta negli Stati Uniti nei confronti di Loma Linda, ben otto anni fa, ed ha avuto esito fallimentare;

considerato:

che è ancora aperto il dibattito parlamentare e l'*iter* legislativo in materia di trapianti;

che la nuova legge sulla sperimentazione animale vieta esperimenti su primati non umani senza specifica autorizzazione;

che non esiste in Italia alcuna precedente sperimentazione di trapianto di cuore da animale a uomo,

l'interrogante chiede di sapere:

quali autorizzazioni siano state concesse al professor Marcelletti per effettuare trapianti di cuore da babbuini a bambini;

quali autorizzazioni siano state concesse per effettuare sperimentazioni su primati (trapianto di cuore tra scimmie);

quale documentazione scientifica sia stata prodotta per giustificare una simile sperimentazione dopo il trapianto fallimentare a cui è stata sottoposta Baby Fae;

se sia stato coinvolto il Comitato nazionale di bioetica;

quali iniziative siano state programmate dal Ministero della sanità per prevenire le cause del trapianto ed eventualmente per favorire ricerche che permettano di prolungare la vita dei bambini in attesa di trapianto, anche potenziando la ricerca sul cuore artificiale.

(4-00308)

BOFFARDI, PARISI Vittorio, GIOLLO, LIBERTINI. - *Al Ministro dell'ambiente.* - Premesso:

che nella provincia di Savona e in quella di Genova è stato scoperto lo stoccaggio illegale di decine di migliaia di fusti di rifiuti altamente tossici provenienti da lavorazioni chimico-industriali;

che tale stoccaggio sembra interessare particolarmente i comuni di Borghetto Santo Spirito, Magliolo, Andora, Tovo San Giacomo e quelli della Val Graveglia nel Tigullio ed è quantificato in oltre 110.000 fusti;

che la scoperta di quanto sopra, conseguente ad una indagine della magistratura savonese, rende assai fondata la preoccupazione che tale stoccaggio avvenga da anni utilizzando discariche abusive, cave in attività o dismesse, cavità naturali ed ex miniere e che parte dei fusti siano ormai deteriorati ed abbiano iniziato a versare il loro contenuto provocando gravissimi inquinamenti delle falde acquifere sottostanti;

che in conseguenza di quanto sopra le risorse di acqua potabile di interi paesi possono essere gravemente compromesse;

che l'indagine di cui sopra sta evidenziando la commistione tra criminalità comune e ambienti politici locali e la totale, e spesso complice, incapacità delle strutture pubbliche a prevenire e controllare tale fenomeno,

gli interroganti chiedono di sapere:

se non si ritenga urgentissimo predisporre immediatamente il recupero e la rimozione dei fusti in questione garantendo che l'operazione di bonifica avvenga nella massima trasparenza del controllo pubblico e delle procedure di affidamento a ditte specializzate;

come si intenda procedere al completo risanamento e recupero delle aree interessate al disastro ambientale conseguente a tali discariche;

quali iniziative si intenda assumere affinché fatti come quelli denunciati non abbiano più ad accadere nè in Liguria nè in altre zone del paese a tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini;

di chi siano le responsabilità dirette e indirette di quanto sopra e come si intenda non solo perseguire gli interessati ma altresì procedere per recuperare, agendo sui beni patrimoniali e bancari dei criminali e dei loro favoreggiatori politici, le spese che la collettività deve sopportare per l'opera di bonifica;

se non si ritenga opportuno svolgere una accurata indagine amministrativa sugli atti delle istituzioni e degli uffici pubblici che in qualche modo hanno riguardato le aziende coinvolte e inquisite e sui bilanci e i libri contabili delle aziende stesse;

se non si ritenga di disporre un accurato censimento e una verifica di tutte le discariche esistenti nel territorio interessato, delle cave attive o dismesse, delle miniere attive o dismesse e delle cavità naturali che comunque si prestino per stoccaggi abusivi e se non si intenda da tale censimento e verifica provvedere ad imporre le opere adeguate di chiusura dei siti verificati non in attività, di risanamento delle cave e delle discariche non più attive;

se non si ritenga opportuno garantire che gli interventi dei presidi multizonali di prevenzione territorialmente competenti siano attivati e

coordinati informando le autorità e le popolazioni locali sulle situazioni via via evidenziate;

se non si ritenga opportuno garantire il controllo più accurato della fase di produzione dei rifiuti chimici e delle procedure di smaltimento degli stessi;

se non si ritenga opportuno verificare le discariche e gli impianti esistenti preposti allo smaltimento dei rifiuti tossici.

(4-00309)

BOFFARDI, PARISI, GIOLLO, LIBERTINI. – *Al Ministro dell'ambiente.* – Premesso che l'azienda di acque minerali Santa Rita di Né nel comune di Chiavari (Genova) sembra non garantisca che le operazioni di lavaggio delle bottiglie usate con soda caustica ed altri prodotti siano seguite sempre dalla neutralizzazione di tali prodotti, provocando l'inquinamento dei torrenti adiacenti, gli interroganti chiedono di sapere se non si ritenga opportuno verificare quanto sopra e, nel caso, disporre gli opportuni provvedimenti di tutela dei rivi d'acqua interessati.

(4-00310)

BOLDRINI, DE MARTINO, TEDESCO TATÒ, LAMA, FOSCHI, PECCHIOLI, RICCI, GUALTIERI, MERIGGI. – *Ai Ministri della difesa e degli affari esteri.* – Per sapere se siano a conoscenza delle vive preoccupazioni del *bureau* del Fronte del Kurdistan iracheno per la grave situazione determinatasi nelle regioni libere del Kurdistan iracheno per tutta la popolazione civile a causa dell'enorme impiego nei mesi passati, da parte dell'esercito iracheno, di mine anti-uomo e anti-carro disseminate in quei territori in numero elevatissimo (centinaia di migliaia) con gravissimo pericolo per la vita delle persone e danni incalcolabili per l'economia agricola. Tale materiale bellico è di prevalente provenienza occidentale ed anche di produzione italiana. Allo stato attuale le organizzazioni del Fronte del Kurdistan iracheno non dispongono nè di mezzi nè di uomini addestrati al rilevamento e al disinnesco di tali ordigni micidiali che hanno prodotto e producono un alto numero di vittime e di feriti.

Gli interroganti, mentre auspicano che vi siano apporti internazionali nel contesto di una azione coordinata con altri paesi, come per esempio «Provide confort», e sollecitano i Ministri a promuovere le iniziative necessarie, chiedono altresì di sapere se i Ministri stessi non ritengano opportuno nel contempo provvedere direttamente con l'invio di una forza attrezzata di artificieri dell'esercito italiano nelle regioni curde irachene per avviare un'efficace operazione di risanamento e di bonifica del territorio da tali ordigni.

(4-00311)

BOFFARDI, FAGNI. – *Al Ministro della marina mercantile.* – Premesso:

che nel porto di Genova, nelle prossime settimane, saranno operative alcune delle concessioni rilasciate dal Consorzio autonomo del porto di Genova a gruppi privati;

che, in particolare, l'armatore Bruno Musso, presidente della Tarros, ha annunciato di voler effettuare le operazioni di imbarco e sbarco con proprio personale, rifiutando *a priori* di utilizzare, per dette attività, la Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie;

che tale intenzione è manifestata utilizzando due recenti sentenze delle preture di La Spezia e di Marina di Massa che riconoscono tale possibilità, mentre va rilevato che a Genova il Consorzio autonomo del porto di Genova impedisce alla Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie, facendo riferimento alle norme sugli esodi, di ottemperare ad una sentenza pretorile del 21 febbraio 1992 che impone alla Compagnia unica, peraltro disponibile, l'assunzione degli ex lavoratori della ditta Gavoglio;

che nel quadro della profonda trasformazione del porto, la Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie ha proposto l'unificazione delle forze del lavoro operanti nell'ambito portuale, oggi divise tra la Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie, il Consorzio autonomo del porto di Genova e le compagnie Pietro Chiesa e dei lavoratori del ramo industriale, in un unico soggetto imprenditoriale in grado di garantire a costi certi e competitivi una gamma completa di servizi alle navi ed alle merci che transitano nello scalo genovese;

che rispetto a questa proposta il Consorzio autonomo del porto di Genova tiene un atteggiamento di chiusura e, più in generale, nei confronti della Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie vengono ostentate posizioni di ostilità che appaiono pregiudiziali e di carattere politico, quando non sconfinano nell'aperta provocazione, come risulta anche dalle recenti dichiarazioni rilasciate alla stampa locale dall'armatore Musso, che accusa i portuali di atteggiamenti mafiosi e fascisti;

che al contrario la Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie ha recentemente e pubblicamente confermato la volontà di addivenire ad accordi, attraverso una trattativa, che evitino l'acuirsi di una conflittualità e soddisfino gli interessi e le esigenze di tutte le parti coinvolte nella trasformazione dello scalo, che avviene in mancanza di un quadro legislativo preciso e adeguato e sta prefigurando, attraverso una pluralità di concessioni di *terminal* in esclusiva a gruppi privati, la formazione di un sistema di monopoli;

considerato:

che la Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie è garante di un patrimonio di professionalità da più parti riconosciuto e di una funzione sociale del lavoro, di garanzia di tutela dei diritti e della salute dei lavoratori, proveniente dalla lunga esperienza di autogestione del lavoro;

che il porto commerciale rischia oggettivamente di conoscere, attraverso la frammentazione delle forme imprenditoriali dotate di proprie maestranze, il fenomeno del lavoro nero e della violazione delle norme di sicurezza e tutela degli ambienti di lavoro che già caratterizza il comparto portuale delle riparazioni navali,

gli interroganti chiedono di conoscere:

quali iniziative si intenda assumere per evitare nuovi conflitti nel porto di Genova;

in particolare, se non si ritenga di adoperarsi per valorizzare al meglio il patrimonio di competenze e di garanzie per il lavoro rappresentato dalla Compagnia unica fra i lavoratori delle merci varie, contrastando la volontà discriminatoria e di attacco ai lavoratori manifestata da settori armatoriali, richiamando nel contempo il Consorzio autonomo del porto di Genova a svolgere un ruolo più confacente alle esigenze di tutela degli interessi pubblici e sociali rappresentati dal porto di Genova.

(4-00312)

**BOFFARDI, LOPEZ.** - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Premesso:

che il piano di razionalizzazione delle scuole medie statali per l'anno scolastico 1992-93 prevede la privazione dell'autonomia della scuola media «Fratelli Cervi» di Ceriale (Savona) e il conseguente accorpamento con quella di Alassio;

che tale provvedimento determina un notevole disagio, essendo la scuola di Alassio a oltre dieci chilometri di distanza da quella di Ceriale, ed è in contrasto con quanto disposto dall'amministrazione comunale di Ceriale per l'adeguamento del polo scolastico, per il quale, tra l'altro, detta amministrazione ha ottenuto un finanziamento di 482 milioni dalla Cassa depositi e prestiti;

che sia la stessa amministrazione comunale di Ceriale sia la popolazione e le forze sociali e politiche locali si sono espresse contro tale provvedimento;

che il consiglio di istituto della scuola in oggetto, in data 20 maggio 1992, oltre al consiglio scolastico distrettuale ed al consiglio scolastico provinciale, ha bocciato tale provvedimento;

che gli organismi collegiali della stessa scuola media statale di Alassio hanno più volte convenuto sulla inopportunità di tale provvedimento argomentando ampiamente tale presa di posizione,

gli interroganti chiedono di sapere le ragioni per cui, malgrado le prese di posizione sopracitate, il provveditorato agli studi di Savona ha inoltrato una richiesta di accorpamento come quella di cui sopra e cosa intenda fare il Ministro in indirizzo per soddisfare le istanze argomentate sopra richiamate tendenti ad annullare il provvedimento citato.

(4-00313)

**BOFFARDI, MANNA.** - *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che la società Square D. di Genova Arenzano, di proprietà della multinazionale Snaider, è oggetto di un piano di chiusura che metterà sul lastrico circa 130 lavoratori;

che tale provvedimento, giustificato dall'azienda come conseguente ad un riassetto strategico che interessa le attività in Europa e che ha già visto la chiusura della fabbrica in Spagna, cade in una situazione economico-sociale dell'area genovese particolarmente colpita dalla deindustrializzazione e da una crisi che dura ormai da anni e che vede crescere continuamente e drammaticamente il numero dei disoccupati;

che entro pochi giorni l'azienda adotterà tale provvedimento,

gli interroganti chiedono di sapere se non si ritenga opportuno intervenire per dilazionare ogni decisione in modo da consentire all'azienda, ai lavoratori e alle organizzazioni sindacali, unitamente alle istituzioni pubbliche locali, di verificare più approfonditamente i piani dell'azienda stessa, l'eventualità di un intervento di altre aziende del settore interessate a rilevarne l'attività, le possibilità di utilizzo produttivo delle strutture e dell'area interessata, e comunque ogni ipotesi tendente a valorizzare pienamente le professionalità e il potenziale produttivo e tecnologico dei lavoratori e dell'azienda

(4-00314)

MAISANO GRASSI. - *Al Ministro dell'ambiente.* - Premesso:

che il comune di Palermo ha autorizzato i lavori di ampliamento del porto di Capo Gallo a Mondello;

che tali lavori sono incompatibili con la riserva terrestre (si veda il decreto dell'assessore regionale al territorio e all'ambiente del 10 giugno 1991, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* della regione il 19 ottobre 1991), con la recente legge istitutiva dei parchi (legge 19 ottobre 1991, n. 349), che si è interessata della parte a mare di Capo Gallo, e con la legge regionale 9 agosto 1988, n. 14,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro non intenda intervenire per verificare la compatibilità dei lavori con le leggi citate e, laddove tale compatibilità non sussista, compiere tutti gli atti conseguenti e necessari per impedire l'inizio dei lavori;

se non intenda intervenire per accertare la responsabilità di coloro che hanno rilasciato le autorizzazioni in palese violazione di legge.

(4-00315)

MOLINARI, PROCACCI, ROCCHI. - *Al Ministro delle finanze.* - Per sapere:

se sia a conoscenza che l'Ente nazionale della cinofilia italiana con sede a Milano in viale Premuda 21, posto sotto la vigilanza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, ha deliberato di acquistare una sede che, ultimata, avrà un costo complessivo di circa 9 miliardi utilizzando parte del denaro accantonato per i versamenti IVA;

se sia vero che l'Ente non paga l'IVA dalla data in cui l'imposta è stata istituita e che cosa si intenda fare, qualora ciò venga accertato, poichè si tratta di una evasione di alcuni miliardi di lire.

(4-00316)

MOLINARI, PROCACCI, ROCCHI. - *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* - Premesso:

che l'ENCI (Ente nazionale della cinofilia italiana) è riconosciuto e posto sotto la tutela del Ministro dell'agricoltura e delle foreste secondo i combinati disposti di cui al regio decreto 13 giugno 1940, n. 1051, e al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 23 dicembre 1947, n. 1665;

che negli organismi direttivi dell'Ente siedono due sindaci ed un consigliere di amministrazione nominati dal Ministro medesimo,

gli interroganti chiedono di sapere:

se il Ministro sia a conoscenza del fatto che sull'attuale consiglio di amministrazione dell'ENCI pende un atto di citazione presentato al tribunale di Milano per gravi irregolarità nello svolgimento delle elezioni avvenute il 1° febbraio 1992;

se sia a conoscenza del fatto che, a 90 giorni dalle elezioni, lo stesso consiglio non è riuscito ad accordarsi sulla nomina dei comitati tecnici previsti e che c'è una causa pendente nella quale viene chiesta una ordinanza di sospensione incidentale della esecutività della delibera assembleare di elezione del consiglio;

se, inoltre, sia a conoscenza che l'Ente il 4 giugno 1992 ha deliberato per l'acquisto di una sede del valore di circa 9 miliardi e se l'ENCI abbia avuto la necessaria autorizzazione da parte del Ministero stesso all'acquisto;

se non ritenga di nominare un commissario straordinario che riporti ordine all'interno di questo Ente poichè vi confluiscono interessi vitali per gli allevatori italiani che ogni anno iscrivono nei registri dell'ENCI oltre 100.000 cani di razza;

se, ancora, il Ministro sia a conoscenza del fatto che due soci che hanno fatto ricorso al giudice sulla validità delle elezioni sono stati minacciati di sospensione con una lettera aperta dal presidente, dottor Franco Di Stadio, pubblicata sul periodico dell'Ente.

(4-00317)

ROCCHI. - *Ai Ministri della sanità e dell'agricoltura e delle foreste.* - Premesso:

che a seguito della legge 14 ottobre 1985, n. 623, sulla protezione degli animali negli allevamenti e degli animali da macello è stata nominata una commissione tecnica con rappresentanze di tutte le parti interessate;

che in base alla stessa legge le regioni dovevano comunicare al Governo l'esatto censimento degli allevamenti e degli animali da allevamento presenti sul proprio territorio,

l'interrogante chiede di sapere:

quale sia stato il lavoro della commissione tecnica, e con quali risultati;

quante regioni abbiano fornito lo studio, quali non lo abbiano ancora fatto e con quali motivazioni;

se non si ritenga di procedere ad un rinnovo della commissione tecnica e ad un impulso dei suoi lavori.

(4-00318)

ROCCHI. - *Al Ministro della sanità.* - Premesso:

che il 4 marzo 1992 è entrato in vigore il decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 116;

che tale decreto prevede, all'articolo 15, la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, almeno ogni 3 anni, di dati statistici sull'utilizzazione di animali a fini sperimentali;

che tale decreto prevede, al terzo comma dell'articolo 18, la possibilità da parte del Ministro della sanità di «adottare con proprio



decreto misure più rigorose nell'utilizzazione degli animali da esperimenti»,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si intenda pubblicare entro la fine dell'anno in corso gli elenchi previsti dall'articolo 15;

se non si intenda, ed in che maniera, dare sollecita applicazione al terzo comma dell'articolo 18, specificamente per sperimentazioni come quelle dei cosmetici su cui il Parlamento europeo, nella seduta plenaria del febbraio 1992, si è già espresso per una abolizione nell'ambito di una specifica direttiva che il nostro paese dovrà recepire.

(4-00319)

*PROCACCI. - Ai Ministri dell'interno, dell'agricoltura e delle foreste e dell'ambiente. - Premesso:*

che in provincia di Milano sembra che si stia verificando una preoccupante recrudescenza dell'odioso fenomeno del bracconaggio, come del resto è stato notato da gran parte della stampa locale che con dovizia di particolari ha riferito degli ultimi brutali episodi;

che, in particolare, il bracconaggio in alcuni parchi regionali lombardi sta seriamente compromettendo alcuni tentativi scientifici di reintroduzione di specie selvatiche, tentativi tra l'altro finanziati con denaro pubblico e che per responsabilità di pochi rischiano di rivelarsi totalmente inutili: l'esempio più eclatante è senz'altro il recente abbattimento di una riserva integrale del Parco Ticino, sponda lombarda, di tre esemplari di capriolo che erano muniti di radiocollare per studiarne il comportamento ai fini di una reintroduzione della specie in ambiente;

che altri ripetuti fenomeni di caccia illecita si verificano nel lodigiano, ove la stampa locale continua a riferire di episodi di illeciti abbattimenti di fauna selvatica anche rara come astori, aironi, cicogne e altre specie,

l'interrogante chiede di sapere:

se si intenda assumere iniziative, e quali, per impedire o quantomeno limitare questi fenomeni, attuando una più efficace opera di repressione di questi delittuosi comportamenti, anche attraverso le qualificata opera del Corpo forestale dello Stato;

quale sia stata l'opera di controllo, e quali frutti abbia dato, degli organi locali istituzionalmente preposti alla vigilanza, in particolare la provincia di Milano;

quanti verbali per sanzioni amministrative siano stati elevati dal personale addetto ai controlli durante la stagione venatoria 1990-1991 e di questi quanti siano stati redatti dagli agenti dipendenti della provincia;

quante persone siano state denunciate all'autorità giudiziaria per reati connessi all'esercizio venatorio sia sul piano nazionale sia dalla provincia di Milano.

(4-00320)

MAGLIOCCHETTI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che l'Associazione nazionale agenti servizi finanziari (ANASF), con sede a Milano - corso Vittorio Emanuele 22, rappresenta la maggior parte dei promotori finanziari;

che fino al 4 gennaio 1992 (secondo il regolamento Consob del 1985) per svolgere l'attività intesa a sollecitare il pubblico risparmio, occorreva essere iscritti al ruolo degli agenti e dei rappresentanti presso le camere di commercio e, dal punto di vista assistenziale e previdenziale, all'Enasarco e all'INPS;

che, ai sensi della legge 5 gennaio 1991, n. 1, è stato istituito l'Albo unico nazionale dei promotori finanziari;

che gli oltre 15.000 agenti di servizi finanziari iscritti all'Albo dei promotori risultano ancora registrati presso le camere di commercio;

che dal 5 gennaio 1992, con l'effettiva costituzione dell'Albo dei promotori, è cessato l'obbligo di iscrizione al ruolo degli agenti di commercio ed al registro delle ditte (si veda la circolare del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato del 18 febbraio 1992), per cui i rapporti con l'Enasarco e con l'INPS sono ora caratterizzati dalla più assoluta incertezza,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda adottare per:

1) prendere atto del distacco dei promotori finanziari dall'Enasarco e dall'INPS (gestione commercianti);

2) costituire una nuova cassa autonoma e obbligatoria, a capitalizzazione, per gli iscritti all'Albo dei promotori finanziari;

3) attuare un nuovo regime assicurativo senza determinare vuoti contributivi o penalizzazioni sui contributi già accantonati, facendo comunque salvi i diritti acquisiti.

(4-00321)

MAGLIOCCHETTI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che i perversi intrecci tra politica ed affarismo hanno particolarmente scosso la coscienza dei cittadini della provincia di Frosinone, già tormentata dalle infiltrazioni camorristiche, afflitta dalla disoccupazione ed esclusa immotivatamente dai provvedimenti straordinari per il Mezzogiorno;

che la civile convivenza è gravemente compromessa dalla diffusa corruzione, emersa clamorosamente nella città di Frosinone, a seguito degli accertamenti disposti dall'autorità giudiziaria, che hanno comportato l'arresto dell'ex sindaco (consigliere comunale in carica) Giuseppe Marsinano, dell'assessore alla pubblica istruzione Luciano Cestra e dell'ex assessore ai lavori pubblici Caterina Campolo Melita (attuale consigliere comunale);

che i suddetti provvedimenti della magistratura evidenziano l'esistenza di una illegale collusione tra pubblici amministratori, imprenditori privati e «faccendieri», uniti dalla pratica della «tangente» largamente adottata nelle procedure di appalto di opere di interesse generale;

che gli accertamenti giudiziari in corso riguardano anche altri amministratori del civico consesso frusinate, per le gravi irregolarità

riscontrate nell'assistenza domiciliare agli anziani che chiamano in causa l'attuale vicesindaco,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga indifferibile ed urgente promuovere gli atti relativi allo scioglimento del consiglio comunale di Frosinone gravemente inquinato dall'insana pratica della «tangente» che è analoga a quella del «taglieggiamento» camorristico e del «pizzo» mafioso.

(4-00322)

MOLINARI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che nella giornata di martedì 9 giugno 1992 il signor Piero Ceci di 52 anni, operaio, dipendente della ditta «Amos 90», ha perso la vita a seguito di un incidente di lavoro, avvenuto durante la costruzione di un solaio;

che alcuni giorni prima, venerdì 5 giugno, un altro operaio, Giuseppe Ranelli, cavatore, è deceduto in seguito a un incidente sul lavoro;

che sono complessivamente diciassette, dall'inizio di quest'anno, gli operai deceduti nei cantieri localizzati all'interno del comune di Roma,

l'interrogante chiede di sapere:

quali iniziative siano state intraprese per individuare le cause di questi incidenti, in particolare se siano state avviate indagini da parte del Ministro del lavoro e della previdenza sociale e delle strutture periferiche del Ministero sugli incidenti avvenuti, e quali risultanze esse abbiano prodotto;

quale tipo di responsabilità siano emerse, e a chi siano attribuite, per ciascuno degli incidenti avvenuti nel corso dell'anno a Roma;

se siano stati adottati provvedimenti, e quali, a seguito della individuazione di eventuali responsabilità che abbiano causato la morte dei diciassette operai;

quanti controlli - e nei confronti di quali aziende - siano stati effettuati da parte degli organi periferici e territoriali per verificare la corretta applicazione da parte delle aziende stesse (con particolare riferimento a quelle che operano nel settore dell'edilizia) delle norme di prevenzione degli infortuni;

quali provvedimenti siano stati eventualmente presi nei confronti di quelle aziende che siano risultate inadempienti;

quali iniziative, infine, il Ministro in indirizzo intenda prendere per impedire che continui questo impressionante stillicidio di incidenti mortali nei cantieri romani.

(4-00323)

MANCUSO. - *Al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - Premesso:

che Radio Città Aperta ha cessato la propria attività per ragioni economiche;

che la stessa ha diritto ad usufruire dei benefici previsti dalla legge sull'editoria n. 67 del 25 febbraio 1987;

che i previsti rimborsi (tariffe SIP, fax, agenzie stampa, Enel) sono stati corrisposti solo parzialmente per il solo quadriennio 1986-89;

che Radio Radicale ha ricevuto lo stanziamento straordinario votato in Parlamento la scorsa legislatura e usufruisce dei benefici della legge sull'editoria e dei finanziamenti previsti per gli organi di partito: ci si chiede pertanto perchè sussistano tali disparità;

che la gestione dei servizi sull'editoria è affidata all'apposito ufficio della Presidenza del Consiglio dei ministri;

che nei prossimi mesi sarà varato il regolamento per l'attuazione della «legge Mammi» sulle radiodiffusioni ed è giustificato il timore che tale legge, nella sua attuazione, sia coerente con lo spirito che l'ha ispirata, ossia che punti a mantenere una situazione di oligopolio (soprattutto Berlusconi-RAI), discriminando le emittenti indipendenti e diffuse sul territorio,

l'interrogante chiede di sapere quali misure urgenti intendano prendere il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, in relazione alla grave situazione determinata dall'inammissibile e inspiegabile ritardo della corresponsione dei benefici previsti dalla legge sull'editoria n. 67 del 1987, volte a snellire e ricondurre a tempi ragionevoli l'iter del provvedimento concernente i previsti contributi, al fine di scongiurare la chiusura di Radio Città Aperta.

(4-00324)

PIERANI. - *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* - Per sapere:

1) se sia a conoscenza della situazione di grave inadeguatezza - in quanto a dotazione organica, sistemazioni logistiche e disponibilità di attrezzature tecnologiche - in cui si trovano i servizi postali della provincia di Forlì, così come viene evidenziato nella seguente denuncia delle organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL rivolta alle autorità dello Stato, ai rappresentanti degli enti locali e a numerosi parlamentari:

«La precarietà dei servizi postali nella nostra provincia, che si protrae ormai da parecchio tempo, ci ha spinti a farci promotori di questa iniziativa, al fine di riflettere insieme; ed insieme, se è possibile, ricercare strumenti ed iniziative idonei per il superamento di questa sorta di degrado che rischia di suscitare solo indifferenza o, nel migliore dei casi, rassegnazione o, peggio ancora, manifestazioni di intolleranza da parte di utenti nei confronti dei dipendenti postali.

L'azienda con l'accordo del luglio 1991 si era impegnata, fra l'altro, a riorganizzare i servizi con l'inserimento di nuove tecnologie; l'operazione ha comportato un aumento delle rese individuali e un abbattimento automatico di circa 110 posti; ciò nonostante ci troviamo attualmente con una ulteriore carenza di personale di circa 350 unità.

A questo si aggiungono le maggiori esigenze dovute all'enorme flusso turistico nella nostra riviera, esigenze sottovalutate in quanto le necessità di personale vengono espresse con meccanismi numerici anzichè da una attenta valutazione delle reali necessità legate alla quantità del prodotto.

A questa situazione la direzione provinciale supplisce con assunzioni di personale precario nelle more che la direzione regionale

impone, o con ricorso a prestazioni straordinarie e forme di cottizzazione.

A questo proposito vogliamo dire con chiarezza che non condividiamo l'equazione che più volte abbiamo sentito fare: presenti più spesa sostenuta uguale organico coperto.

Ciò non risponde al vero, anzi a nostro avviso dimostra l'inutilità e lo sperpero di somme consistenti che non raggiungono alcuna finalità e che dovrebbero essere ripartite, in modo da consentire assunzioni di personale in ruolo.

Sul fronte delle trasformazioni degli uffici e dei servizi, ci troviamo a livello a dir poco medioevale, in special modo per quanto riguarda le attrezzature e i locali (si pensi allo scarico assolutamente manuale degli effetti postali, e la trascrizione - sempre manuale - di ogni atto amministrativo); mancano in definitiva dal carrello elevatore all'ormai onnipresente *computer*.

Le organizzazioni sindacali territoriali da sempre denunciano questo stato di degrado che riguarda sì l'azienda e i lavoratori postali, che tra l'altro sono esasperati da questa situazione e mortificati per non poter elargire all'utenza un servizio migliore, ma soprattutto gli innegabili riflessi negativi sull'economia locale.

In questo drammatico contesto quello che maggiormente ci preme sottolineare è evitare, come sovente accade, che di questo stato di cose vengano ritenuti responsabili i lavoratori.

Consideriamo questo atto di denuncia giusto e doveroso come atto di responsabile comunicazione a chi è preposto alla tutela e al funzionamento della cosa pubblica e verso chi è stato delegato a rappresentare le giuste istanze.

Disponibili per qualsiasi chiarimento si porgono distinti saluti.

FILPT-CGIL	SILP-SILULAP/CISL	UIL/Post.
G. Fabbri	M. Briganti - G. Paolini	E. Caselli
L. Lanci	P. Digioia	A. Bastianelli;

2) quali provvedimenti abbia assunto, o intenda assumere, per porre rimedio alla denunciata inadeguatezza dei servizi, anche in considerazione delle maggiori esigenze che l'economia turistica determina nella provincia di Forlì per effetto della grande affluenza di turisti che si verifica nell'intera fascia costiera e, soprattutto, nel territorio della nuova provincia di Rimini;

3) se il Ministro non sia d'accordo nel considerare anche l'efficienza dei servizi postali come uno degli elementi di valutazione attraverso i quali, agli occhi dei numerosissimi ospiti stranieri che durante l'estate ne usufruiscono, viene giudicata l'efficienza complessiva di uno Stato moderno quale il nostro paese aspira ad essere.

(4-00325)

PROCACCI. - *Al Ministro dell'ambiente.* - Premesso:

che è stata ipotizzata la collocazione di un essiccatore di fanghi del depuratore delle concerie nell'area della «Cuoiodepur» in frazione San Romano del comune di San Miniato (Pisa);

che questo impianto rientra nell'ambito di un progetto che prevede dopo la depurazione e l'essiccamento una piattaforma per

l'incenerimento dei fanghi ed eventualmente la produzione di argilla espansa;

che il costo dell'essiccatore è comunque elevato (intorno ai 20 miliardi) ed elevatissimo il consumo di energia, e quindi è difficile comprendere che senso abbia l'essiccamento se poi si vogliono incenerire gli stessi fanghi;

che l'ipotesi dell'inceneritore è comunque inaccettabile perchè è ben noto che ad alte temperature si ha una notevole trasformazione di cromo trivalente in cromo esavalente che verrebbe disperso con i fumi, con grave rischio per la salute dei cittadini data la nota cancerogenicità di tale elemento;

che anche la produzione di argilla espansa sortirebbe di fatto l'effetto di un inceneritore, poichè l'unico vero motivo per mescolare all'argilla i fanghi sarebbe quello di incenerirli ad elevate temperature, con tutti i pericoli di emissioni inquinanti che valgono per l'impianto di incenerimento;

che è quindi ipotizzabile che l'essiccatore abbia come unico scopo quello di ridurre il volume e il peso dei fanghi per evaporazione dell'acqua, ma a questo punto l'unica possibile destinazione dei fanghi, comunque molto pericolosi, sarebbe la discarica;

che in questo caso valgono tutte le osservazioni che l'onorevole Tamino ha fatto in riferimento ad analogo impianto per il comune di Arzignano (Vicenza), nell'interrogazione parlamentare 4-24794 presentata alla Camera durante la X legislatura, che brevemente si sintetizza:

a) i fanghi disidratati riassumeranno umidità, rigonfiandosi una volta in discarica per assorbimento d'acqua dal terreno e dalle piogge;

b) il cromo trivalente può trasformarsi in cromo esavalente anche in un essiccatore poichè in alcune parti dei fanghi può essere superata la temperatura di 110 gradi, oltre la quale è possibile tale trasformazione;

c) non ci sono garanzie che siano evitati odori molesti ed emissione di fumi inquinanti;

d) queste ipotesi non incentivano il recupero a monte di cromo, solfuri e materia organica;

che nella risposta che il Ministro interrogato ha dato il 13 giugno 1991 si afferma che il comune di Arzignano avrebbe attentamente valutato i rilievi tecnici contenuti nella interrogazione, ma finora nessuno dei problemi posti ha trovato smentite o assicurazioni circa il non verificarsi di quanto paventato,

l'interrogante chiede di sapere:

quali garanzie ambientali siano state fornite per ipotizzare la costruzione di un simile impianto;

quale sia la valutazione d'impatto ambientale, considerato che l'impianto verrebbe collocato all'interno di un'area abitata;

per quale motivo si dovrebbero spendere molti miliardi e consumare molta energia per un impianto che ragionevolmente serve solo a ridurre momentaneamente il volume dei fanghi che finiscono in discarica;

quali garanzie siano state fornite che il cromo trivalente non si trasformerà in cromo esavalente.

(4-00326)

MANCUSO. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che sabato 13 giugno 1992 presso l'Hotel Parco dei Principi a Roma si è svolta una manifestazione organizzata dall'associazione di estrema destra denominata «Movimento politico occidentale»;

che alla manifestazione dovevano partecipare due storici, David Irving e Robert Faurissan, noti soprattutto per avere sostenuto l'inesistenza del genocidio del popolo ebreo e l'inesistenza delle camere a gas nei campi di sterminio;

che per protestare contro questo raduno un folto gruppo di cittadini romani, di religione ebraica (fra i quali alcuni reduci dai campi di sterminio), ha manifestato la propria opposizione e il proprio sdegno ad un convegno che vedeva fra i convenuti numerosi esponenti dei gruppi dei «Naziskin»;

che nel corso di questi episodi un giovane agente della polizia di Stato avrebbe detto, rivolto ai manifestanti ebrei, «siete tutte saponette mancate»;

che è noto che gli organizzatori e aderenti al convegno dell'Hotel Parco dei Principi si rifanno, non tanto e non solo nell'ideologia, ma soprattutto nei comportamenti, a modelli esplicitamente nazisti; valga come esempio la manifestazione tenutasi sempre a Roma alcuni mesi fa, che suscitò le sdegnate proteste di ogni parte della cittadinanza romana, sia nei confronti di quella che si dimostrò essere una vera e propria manifestazione paramilitare inneggiante all'olocausto, piena di *slogan* fascisti, nazisti ed antisemiti, sia nei confronti delle autorità che avevano permesso questa manifestazione e successivamente tollerato lo svolgimento della stessa;

che gli aderenti a tale associazione si sono già, in ripetute occasioni, resi responsabili di numerose aggressioni nei confronti di cittadini stranieri, extracomunitari in particolare, che peraltro sono state sempre dai protagonisti rivendicate,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario adottare opportuni provvedimenti volti ad esercitare una maggiore sorveglianza nei confronti delle attività e delle manifestazioni di questa associazione e dei gruppi dei «Naziskin», al fine di evitare l'affermarsi di un clima di violenza ed intolleranza nei confronti delle minoranze oggetto di vere e proprie persecuzioni, non solo ideologiche, da parte degli aderenti a questa associazione;

quali provvedimenti intenda adottare per meglio sensibilizzare l'opinione pubblica sulla pericolosità dei comportamenti suddetti e al fine di evitare il verificarsi di episodi che recano gravissima offesa a cittadini italiani, membri di una comunità che ha pagato prezzi altissimi nel corso della propria storia.

(4-00327)

PERIN, MANFROI, SERENA, OTTAVIANI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso che il Ministro del lavoro ha nominato per la scuola professionale «Lepido Rocco» del comune di Motta di Livenza, quale rappresentante ministeriale nel consiglio d'amministrazione, il signor Giuseppe Apicella di Trentola-Ducenta

(Caserta) e, quale rappresentante ministeriale nel collegio dei revisori dei conti, il signor Franco Capasso di Napoli, gli interroganti chiedono di sapere:

quali criteri abbiano ispirato la nomina a revisore dei conti e ad amministratore delle persone suindicate, visto che esse risiedono a Napoli e a Caserta, cioè in città distanti da Motta di Livenza 890-910 chilometri;

se non fosse più opportuno far riferimento a soggetti aventi medesimi titoli ma residenti nel Veneto per due ragioni fondamentali di natura economica e funzionale:

1) evitare alle persone un trasferimento così disagiato e costoso per lo Stato;

2) sicuramente un revisore dei conti ed un amministratore residenti in loco, conoscendo meglio la situazione e i problemi, sono in grado di svolgere meglio la loro funzione nell'interesse della scuola stessa.

(4-00328)

**BISCARDI.** - *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* - Premesso:

che da molti anni la soprintendenza archeologica del Molise ha indicato Villa Zappone in Larino (Campobasso) come sede idonea per il Museo archeologico della zona frentana;

che tale indicazione è dettata non solo dai rinvenimenti archeologici di grandissimo interesse, ma anche - e soprattutto - dalla constatazione che i materiali già recuperati e quelli in corso di recupero consentono di definire la storia del territorio frentano - dalla protostoria all'epoca arcaica, a quella classica e romana, e infine a quella alto-medioevale - come *continuum* omogeneo, culturalmente diverso e distinto dal resto della zona sannitica;

che una struttura museale in una zona come quella basso-molisana, che ne è del tutto priva, trova la sua ragione d'essere nel rilievo di una realtà archeologico-monumentale in corso di valorizzazione (anfiteatro, foro romano, mosaici, strutture urbane);

che Larino, nell'antichità il centro più importante della zona, di essa rappresenta tuttora il riferimento di maggior momento quanto a tradizione storico-artistica;

che la scelta di Villa Zappone risponde a criteri d'obbligo, in quanto edificio di notevole valore (stile Liberty, di fine Ottocento - inizi del Novecento), situato nel cuore della zona archeologica (nelle immediate adiacenze dell'anfiteatro) e immerso in un parco di rilevante valore naturalistico;

che di una parte dell'edificio la pratica di acquisto è già in via di definizione, con fondi degli ex itinerari turistico-culturali;

che per la parte restante esiste già l'offerta del proprietario e il parere di congruità dell'ufficio tecnico erariale;

che la soprintendenza del Molise ha presentato da tempo un progetto di allestimento museale e di sistemazione a parco archeologico di tutta la zona, in riferimento alla legge n. 64 del 1986, nonchè ai fondi FIO, ed ha inserito la proposta di acquisto nei programmi previsti dalle leggi nn. 449 del 1987, 67 del 1988 e, in ultimo, anche 145 del 1992,



l'interrogante chiede di sapere se non si intenda autorizzare la soprintendenza archeologica del Molise a procedere alla realizzazione del Museo archeologico frentano, con sede nella Villa Zappone in Larino.  
(4-00329)

MOLINARI. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso:

che notizie di stampa hanno riferito che, nel corso degli incendi che hanno colpito il litorale pisano la scorsa estate, si è verificata una gravissima situazione di pericolo all'interno della base di Camp Derby dove il rogo ha tenuto impegnati numerosissimi uomini e mezzi, compresi i militari, perchè minacciava di avvicinarsi ad una zona dove sarebbero conservate sostanze altamente esplosive;

che notizie di stampa riferiscono di un ruolo della base di Camp Derby in vicende poco chiare all'epoca dello scandalo Iran-Contras;  
rilevato:

che la base fu concessa agli Stati Uniti nel 1951 dal Ministero della difesa con un protocollo d'intesa tutt'ora segreto;

che neanche ai parlamentari della Repubblica italiana è consentito il diritto di ispezionare all'interno la base e non è quindi possibile, per il popolo italiano, controllare l'utilizzo che viene fatto di una parte del territorio nazionale;

che non è dato conoscere alcun piano di emergenza a beneficio della popolazione in caso di incidenti, o altro, interessanti la base, che possono venire a costituire un pericolo oggettivo;

che la base è inquadrata nel dispositivo militare degli Stati Uniti nel Mediterraneo;

constatato:

che riguardo alla presenza della base militare di Camp Derby, a pochi chilometri da due grandi città, in una zona di altissimo pregio ambientale, valorizzata anche attraverso l'istituzione del Parco Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli, si è sviluppata negli anni una mobilitazione popolare rilevante, che ha aperto una discussione in cui sono intervenute anche figure istituzionali di un certo livello, come il sindaco di Livorno;

che i cambiamenti nella situazione internazionale possono rimettere in discussione gli obiettivi strategici che furono posti a giustificazione, in piena guerra fredda, dell'istituzione della base di Camp Derby;

ritenuto che è oggi all'ordine del giorno il problema della prospettiva della base di Camp Derby (ed in generale della permanenza di numerose truppe straniere sul territorio nazionale) e della eventuale riconversione delle strutture in essa presenti secondo finalità non militari, compatibili con le caratteristiche del territorio, che valorizzino il suo pregio ambientale e consentano il mantenimento di livelli occupazionali che la base comincia a non garantire più,

si chiede di sapere:

se il Ministro non intenda adoperarsi al fine di acquisire, nel tempo limite di dodici mesi, informazioni sull'effettivo livello di pericolosità, sui rischi per l'incolumità della popolazione in relazione alla presenza, all'interno della base militare di Camp Derby, di «sostanze

altamente esplosive», e di concordare forme di controllo e di informazione da attivare rapidamente sulle condizioni di sicurezza della base militare;

se non si intenda relazionare l'esito delle ricerche all'interno del consiglio comunale;

se il Ministro intenda, decorsi inutilmente i dodici mesi, impegnarsi a predisporre strumenti efficaci per venire a conoscenza delle informazioni necessarie e concordare, in tempi brevi, un incontro con la Presidenza del Consiglio dei ministri ed il sindaco di Pisa per dare voce alla necessità della città di ridiscutere lo *status* della base militare presente sul proprio territorio e per richiedere la pubblicità del protocollo d'intesa del 1951 e degli eventuali successivi accordi che ne regolano, o ne regoleranno, l'uso;

se non ritenga opportuno un dibattito parlamentare circa le prospettive delle forze militari straniere sul territorio nazionale nel mutato scenario internazionale.

(4-00330)

**MOLINARI.** - *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri della sanità e del tesoro e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* - Premesso:

che con la legge 19 febbraio 1991, n. 50, erano state definite le «disposizioni sul collocamento a riposo del personale medico dipendente» e che con il primo comma dell'articolo 1 veniva precisato che «i primari ospedalieri di ruolo che non abbiano raggiunto il numero di anni di servizio effettivo necessario per conseguire il massimo della pensione possono chiedere di essere trattenuti in servizio fino al raggiungimento di tale anzianità e, comunque, non oltre il sessantesimo anno di età»;

che a seguito dell'entrata in vigore di detta legge i primari ospedalieri di ruolo interessati hanno richiesto di essere trattenuti in servizio sino al raggiungimento del massimo della pensione;

considerato:

che i senatori Azzaretti e Melotto in data 14 maggio 1991 hanno presentato una interrogazione (4-06319), con la quale chiedevano chiarimenti in merito all'esatta interpretazione della legge 19 febbraio 1991, n. 50, ed in particolare circa la dizione di «effettivo servizio», nel senso di considerarlo servizio effettivamente prestato e non riscattato, così come è già avvenuto per i professori universitari e come risulta dai lavori della competente Commissione parlamentare;

che il Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica in data 23 maggio 1991 ha risposto per iscritto alla summenzionata interrogazione, precisando che ai fini di calcolo degli anni di servizio necessari per conseguire il massimo della pensione non si deve tenere conto degli anni di servizio eventualmente riscattati o riscattabili da parte degli interessati e che, quindi, devono essere considerati soltanto gli anni di servizio effettivamente prestati;

tenuto presente:

che alcune USL a seguito di decisioni sfavorevoli di alcuni TAR d'Italia (mentre ve ne sono molte altre favorevoli), che non possono però valere come giurisprudenza in quanto non passate in giudicato

perchè impugnate al Consiglio di Stato, prima hanno rifiutato l'applicazione della citata legge 19 febbraio 1991, n. 50, ed attualmente stanno addirittura procedendo alla revoca delle deliberazioni precedentemente adottate;

che nella sola città di Roma si è verificato che 49 primari sono stati trattenuti in servizio, 4 si sono visti rifiutare la domanda e a 2 primari sono stati revocati i provvedimenti di trattenimento in servizio, adottati a suo tempo e regolarmente approvati dal Comitato regionale di controllo;

constatato che tali comportamenti stanno creando non solo sconcerto tra i primari interessati, con disparità di trattamento tra gli stessi, principio quest'ultimo incostituzionale (articolo 3 della Costituzione: *par condicio*), ma anche nelle USL, che devono dare pratica attuazione alla legge *de qua*, nonchè tra i parlamentari che l'hanno esaminata, discussa e approvata,

l'interrogante chiede di conoscere quale urgente provvedimento si intenda adottare per superare e rimuovere le gravissime difficoltà indotte dalle decisioni di alcuni TAR, valutando l'opportunità di riprendere in esame, senza alcun indugio, il disegno di legge recante l'interpretazione autentica dell'articolo 1 della legge 19 febbraio 1991, n. 50, già approvato favorevolmente dalla competente Commissione della Camera.

(4-00331)

MANIERI. - *Al Ministro delle finanze.* - Premesso:

che l'articolo 3, comma 6, del decreto-legge 27 aprile 1992, n. 269, introduce una misura di sanatoria per i contribuenti che si trovano ad avere omesso o ritardato pagamenti non per propria colpa ma per il comportamento doloso di terzi;

che il suddetto provvedimento rischia di essere inefficace a causa delle modalità di pagamento fissate che impongono di versare in un breve lasso di tempo (quaranta giorni), e contestualmente al pagamento di numerose altre scadenze fiscali, somme di entità rilevante, loro truffate in diversi anni di attività illecita da parte di pseudo-studi fiscali tributari,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario fissare, per le fattispecie in questione, modalità di pagamento più adeguate a conseguire gli effetti che il decreto-legge all'articolo 3, comma 6, si propone, in analogia a quanto disposto dall'articolo 43, comma 3, della legge 30 dicembre 1991, n. 413, che determina in venti rate trimestrali senza interessi il pagamento dei contributi per il Servizio centrale per i contributi agricoli unificati; si rimuoverebbero così gli ostacoli che impediscono a molte aziende, le quali in caso contrario vedrebbero definitivamente segnata la loro sorte, di accedere al condono.

(4-00332)

LIBERTINI, MARCHETTI. - *Al Ministro dell'interno.* - In relazione alla vicenda che riguarda il sindaco di Vercelli; premesso:

che con delibera n. 735 del 14 maggio 1991 la giunta comunale di Vercelli ha deliberato:

di confermare l'attribuzione al sindaco signor, Fulvio Bodo, dell'indennità di carica mensile in misura raddoppiata per tutto il periodo in cui il medesimo risulta collocato in aspettativa non retribuita;

di imputare la spesa relativa al pagamento degli oneri contributivi a carico del comune di Vercelli in luogo della ditta assuntrice;

di dare atto che la presente deliberazione non viene inviata al Coreco per il controllo preventivo di legittimità, non avendo la giunta inteso avvalersi della facoltà prevista dal comma 1 dell'articolo 45 della legge n. 142 del 1990;

che il sindaco, signor Fulvio Bodo, dopo essersi licenziato in data 13 aprile 1991 dall'attività di fattorino (quarto livello di qualifica funzionale) presso l'Istituto autonomo case popolari di Vercelli, è stato assunto dalla società «Interimmobiliare srl» il giorno 14 aprile 1991, con la qualifica di impiegato di primo livello (il massimo del contratto commercio), responsabile del servizio immobiliare e delle relazioni esterne;

che la paga mensile era pari a lire 8.834.594 lorde, per un importo contributivo a carico del comune di lire 4.000.000 mensili che, per 14 mensilità, portano ad una spesa annuale di circa lire 56.000.000;

che il sindaco nella stessa giornata del 14 aprile 1991 ha chiesto ed ottenuto l'aspettativa dalla società (senza neppure presentarsi al lavoro);

che l'«Interimmobiliare srl» è una società che si occupa di attività in campo immobiliare e più specificamente dell'acquisto e cessione di immobili, fabbricati e terreni;

che l'amministratore unico della società, Paolo Costa, socialista, oltre ad essere compagno di partito del sindaco, era presidente della CNA di Vercelli e membro del collegio dei revisori dei conti del consorzio CIV (impresa che da anni gestisce in regime di semimonopolio gli appalti con il comune di Vercelli);

che il signor Costa inoltre è legato all'assessore socialista Luciano Caffi, in rapporto di lavoro con la «Interimmobiliare srl», come anche il figlio, ex dipendente della società;

considerato che dopo aver sollevato il caso nell'aula del consiglio comunale e sulle pagine dei giornali alcuni consiglieri comunali di Vercelli hanno inoltrato esposti alla procura della Repubblica di Vercelli e alla commissione provinciale INPS a seguito dei quali:

1) il rapporto di lavoro del sindaco con la «Interimmobiliare srl» è stato giudicato irregolare e quindi annullato dalla direzione provinciale dell'INPS nel mese di ottobre;

2) il sindaco è stato rinviato a giudizio dal procuratore della Repubblica presso la pretura di Vercelli per truffa ai danni del comune e tentata truffa ai danni dell'INPS;

3) in due ripetute occasioni le forze di opposizione in consiglio comunale hanno chiesto le dimissioni del sindaco per manifesta scorrettezza e conflitto di interessi,

gli interroganti chiedono di sapere se non si ritenga che sussistano gli elementi per procedere alla rimozione del sindaco di Vercelli.

(4-00333)

CHIARANTE, D'ALESSANDRO PRISCO, TEDESCO TATÒ, BRUTTI, TRONTI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per i beni culturali e ambientali.* - Premesso:

che in via della Stazione vaticana, al confine di Stato con lo Stato della Città del Vaticano e all'interno del territorio italiano, è stato aperto un cantiere per la costruzione di un nuovo edificio da erigersi, al di là delle mura vaticane e all'interno della Città del Vaticano, in sostituzione dell'edificio, attualmente in fase di demolizione, chiamato casa di Santa Marta;

che nel corso dei lavori preparatori del cantiere è stata fatta una incavatura sulla superficie delle antiche mura di circa un metro e venti per un metro, con asportazione di vecchi mattoni poi sostituiti con materiale diverso e tamponature di cemento, che ha arrecato grave danno ad un bene monumentale protetto, secondo il recente Concordato, dalle leggi della Repubblica italiana;

che la Santa Sede ha dato al comune di Roma conferma dell'avvenuta apertura nelle mura, «resa necessaria per le opere di demolizione e trasporto materiali di risulta, soprattutto per non arrecare pesanti limitazioni al traffico stradale all'interno del Vaticano», e che «la Santa Sede ha sempre pacificamente agito come proprietaria delle mura vaticane rifacendole e riparandole ogni volta che è stato necessario»;

che la eventuale ricostruzione della casa di Santa Marta provocherebbe una sopraelevazione in altezza di tale rilevanza da impedire la vista - dal territorio italiano - della cupola di San Pietro e del tamburo della cupola stessa - che solo da quel punto è possibile osservare in modo ravvicinato - procurando così un grave danno per il godimento di uno dei capolavori dell'architettura di tutti i tempi,

gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative, anche di carattere diplomatico, intenda intraprendere il Governo nei confronti della Santa Sede ai fini di una verifica dei danni prodotti alle mura vaticane e di una modifica della esecuzione di un'opera che procurerebbe un serio danno ambientale e architettonico alla città di Roma.

(4-00334)

MOLINARI. - *Al Ministro degli affari esteri.* - Premesso:

che il 6 maggio 1992 a Lubiana si è svolto il primo incontro di una commissione internazionale di studio sulla centrale nucleare di Krsko, promosso dal Governo della Slovenia;

che a tale riunione non ha partecipato alcun rappresentante dell'Italia poichè non risulta esservi stato l'assenso del Governo alla nomina di nostri esperti già indicati da parte della regione Friuli-Venezia Giulia;

che la vicinanza della centrale di Krsko alle regioni del Nord-Est d'Italia, il centinaio di fermate e di guasti verificatisi nei pochi anni di funzionamento, l'insicurezza intrinseca della tecnologia nucleare e il sito sismico in cui la centrale è stata costruita fanno sì che la soluzione dei problemi posti da questo impianto rappresenti una tappa obbligata per la cooperazione e la sicurezza reciproca fra Italia e Slovenia e nell'ambito della «Iniziativa centroeuropea»,

l'interrogante chiede di sapere:  
cosa osti all'autorizzazione alla partecipazione degli esperti italiani ai lavori della commissione;  
quali altre iniziative intenda prendere il Governo per favorire la chiusura della centrale, garantendo la sicurezza delle popolazioni del Nord-Est d'Italia e sostenendo le necessità energetiche della Slovenia.  
(4-00335)

GALDELLI, SARTORI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che la situazione degli istituti penitenziari sta diventando molto critica;

che, infatti, a fronte di un costante aumento della popolazione carceraria, gli strumenti messi a disposizione dell'amministrazione penitenziaria rimangono fortemente carenti sia sul piano della quantità che della qualità delle strutture e del personale;

che questa situazione potrebbe provocare, come anche di recente avvenuto al carcere di Firenze, stati di tensione con episodi di violenza non adeguatamente fronteggiabili a causa della carenza di personale e del suddetto soprannumero di detenuti;

che in molti istituti non si può più garantire il rispetto di condizioni di vivibilità per i detenuti, mentre i carichi di lavoro degli operatori sono divenuti intollerabili;

che gli accordi siglati dall'amministrazione carceraria con le organizzazioni sindacali risultano ampiamente disattesi;

che in questa situazione si rischia di vedere distrutte idee e valori significativi per un paese civile e democratico quale vorremmo che fosse il nostro;

che l'istituto di pena «Montacuto» di Ancona si trova in una condizione insostenibile, tale da portare allo stato di agitazione il personale in quanto, dei 160 agenti previsti in organico (già in numero inferiore rispetto ai 195 individuati dalle richieste dei sindacati), effettivamente sono presenti 140 agenti, a fronte di una permanenza di 210 detenuti contro una previsione ottimale di 150 detenuti;

che non risulta possibile garantire la funzione demandata agli addetti al recupero dei detenuti, costringendo a ritmi e carichi di lavoro intollerabili rispetto alle norme contrattuali e di legge che regolano il rapporto di lavoro,

gli interroganti chiedono di sapere cosa intenda fare il Governo per fronteggiare la situazione sopra esposta.

(4-00336)