

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

169^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 17 SETTEMBRE 1980

Presidenza del vice presidente OSSICINI,
indi del vice presidente VALORI

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Trasmissione di domande Pag. 9166

COMITATO INTERMINISTERIALE PER IL COORDINAMENTO DELLA POLITICA INDUSTRIALE

Trasmissione di deliberazioni 9166

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 9162

Annunzio di presentazione e richiesta di dichiarazione d'urgenza per i disegni di legge nn. 1106, 1107 e 1108 9163

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1023 9247

Cancellazione dall'ordine del giorno del disegno di legge n. 964 9163

Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 9163

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente Pag. 9163

Presentazione 9168

Presentazione di relazioni 9164

Presentazione e richiesta di dichiarazione d'urgenza per il disegno di legge n. 1112 . 9168

Trasmissione dalla Camera dei deputati . 9161

Votazione e approvazione:

« Unificazione e riordinamento dei ruoli normali, speciali e di complemento degli ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica » (1053) (Approvato dalla 7^a Commissione permanente della Camera dei deputati):

* FINESTRA (MSI-DN) 9245

GIUST (DC) 9241

* LAGORIO, ministro della difesa 9212

ORIANA (DC), relatore 9212

PASTI (Sin. Ind.) 9242

SIGNORI (PSI) 9240

TOLOMELLI (PCI) 9244

ENTI PUBBLICI

| | |
|--|-----------|
| Annunzio di comunicazioni concernenti nomine | Pag. 9165 |
| Annunzio di richieste di parere parlamentare su proposte di nomina | 9165 |
| Trasmissione di relazioni | 9166 |

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

| | |
|--------------------------------------|------------|
| Annunzio | 9247, 9251 |
| Per lo svolgimento di interpellanza: | |
| PRESIDENTE | 9247 |
| PIERALLI (PCI) | 9247 |
| Ritiro di interpellanze | 9262 |

Svolgimento:

| | |
|--|------------|
| ANDERLINI (Sin. Ind.) | 9182, 9210 |
| * COLAJANNI (PCI) | 9192, 9211 |
| DONAT-CATTIN (DC) | 9204 |
| FASSINO (Misto-PLI) | 9207 |
| FERRARI-AGGRADI (DC) | 9208 |
| FOSCHI, ministro del lavoro e della previdenza sociale | 9196 |
| GUALTIERI (PRI) | 9188 |
| * LANDOLFI (PSI) | 9203 |
| POZZO (MSI-DN) | 9177, 9209 |
| ROMEI (DC) | 9173 |

| | |
|--------------------------------|-----------|
| SPADACCIA (Misto-PR) | Pag. 9203 |
| * SPANO (PSI) | 9184 |

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI GIOVEDÌ 18 SETTEMBRE 1980 9262**PER L'ASSASSINIO DEL TIPOGrafo MAURIZIO DI LEO**

| | |
|---|------|
| PRESIDENTE | 9167 |
| SARTI, ministro della pubblica istruzione | 9168 |

SCHEMA DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA PER I GIORNI 17 E 18 SETTEMBRE 1980

| | |
|------------------------|------|
| Integrazione | 9167 |
|------------------------|------|

TEMPORANEA ASSUNZIONE DELLE FUNZIONI DI PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DA PARTE DEL PRESIDENTE DEL SENATO E TEMPORANEO ESERCIZIO DELLE FUNZIONI DI PRESIDENTE DEL SENATO DA PARTE DEL VICE PRESIDENTE LUIGI CARRARO

| | |
|--------------------|------|
| Annunzio | 9161 |
|--------------------|------|

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

Presidenza del vice presidente OSSICINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16).

Si dia lettura del processo verbale.

FASSINO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana dell'8 agosto.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Annunzio di temporanea assunzione delle funzioni di Presidente della Repubblica da parte del Presidente del Senato e dell'esercizio temporaneo delle funzioni di Presidente del Senato da parte del vice presidente Luigi Carraro

PRESIDENTE. Ho ricevuto in data 15 settembre 1980 copia del seguente decreto del Presidente della Repubblica, controfirmato dal Presidente del Consiglio dei ministri:

« Il Presidente della Repubblica,

visto l'articolo 86, primo comma, della Costituzione;

considerata la durata e la distanza dal territorio nazionale della missione ufficiale che il Presidente della Repubblica intraprenderà all'estero a partire dal 16 settembre prossimo;

ritenuto che, pertanto, ricorrano le condizioni previste dalla Costituzione per far luogo alla supplenza;

decreta:

La supplenza prevista dall'articolo 86, primo comma, della Costituzione delle funzioni del Presidente della Repubblica è esercitata, per le funzioni non inerenti allo svolgimento della missione all'estero, dal Presidente del Senato a partire dal 16 settembre 1980 sino al rientro del Capo dello Stato nel territorio nazionale.

Dato a Roma addì 15 settembre 1980

Sandro PERTINI,
Francesco COSSIGA »

In conseguenza della situazione costituzionale così determinatasi, il Vice Presidente del Senato Luigi Carraro ha assunto l'esercizio delle funzioni di Presidente del Senato, sulla base della designazione effettuata dal Presidente del Senato Fanfani in data 27 giugno 1979, ai sensi dell'articolo 9, secondo comma, del Regolamento del Senato.

**Annunzio di disegno di legge
trasmesso dalla Camera dei deputati**

PRESIDENTE. In data 11 agosto 1980, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 1334. - SIGNORI. — « Nuova istituzione di una Commissione d'inchiesta e di studio sulle commesse di armi e mezzi ad uso militare e sugli approvvigionamenti » (373-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla 7ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

**Annuncio di presentazione
di disegni di legge**

P R E S I D E N T E . In data 10 agosto 1980, è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale:

« Norme per l'adeguamento delle strutture e delle procedure per la liquidazione urgente delle pensioni e per i trattamenti di disoccupazione » (1096).

In data 13 agosto 1980, sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro degli affari esteri:

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione fra la Repubblica italiana e il Regno di Svezia in materia di sicurezza sociale, firmata a Stoccolma il 25 settembre 1979 » (1098);

dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:

« Norme sul conferimento del titolo di Cavaliere al merito del lavoro » (1099).

In data 20 agosto 1980, è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro delle finanze:

« Autorizzazione a vendere, a trattativa privata, al comune di Lucca il complesso immobiliare della Manifattura Tabacchi sito in quella città alla via Vittorio Emanuele n. 39, di proprietà dell'Amministrazione autonoma dei monopoli di Stato » (1100).

In data 8 settembre 1980, sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro della difesa:

« Istituzione e ordinamento dell'Istituto per le telecomunicazioni e l'elettronica della

Marina militare "Giancarlo Vallauri" » (1101);

« Istituzione di un premio di disattivazione per militari delle Forze armate e dei Corpi armati dello Stato e per gli operai "artigianieri" della Difesa impiegati in attività anti-sabotaggio ed antiterrorismo di rimozione e disinnescamento di ordigni esplosivi » (1102);

dal Ministro del tesoro:

« Modificazioni ed aumento degli stanziamenti per la concessione delle provvidenze previste dalla legge 13 febbraio 1952, n. 50, e successive modifiche ed integrazioni, a favore delle imprese industriali, commerciali ed artigiane danneggiate o distrutte in seguito a pubbliche calamità » (1103);

dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:

« Provvidenze per la razionalizzazione e l'ammodernamento della rete distributiva » (1104).

In data 16 settembre 1980, è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro del turismo e dello spettacolo:

« Norme per una disciplina organica delle attività musicali » (1109).

In data 8 settembre 1980, è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa del senatore:

MURMURA. — « Rateizzazione degli oneri di urbanizzazione e certificato di abitabilità » (1105).

In data 13 agosto 1980, è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa del:

CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA. — « Modifiche alla legge 14 agosto 1967, n. 800, concernente: Nuovo ordinamento degli Enti lirici e delle attività musicali » (1097).

Annunzio di presentazione di disegni di legge e di richiesta di dichiarazione di urgenza

PRESIDENTE. In data 11 settembre 1980, sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro del tesoro:

« Conferimenti al capitale e al fondo di dotazione di istituti ed enti di credito di diritto pubblico » (1106);

« Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti la corresponsione di miglioramenti economici al personale civile e militare dello Stato » (1107).

Il Governo ha chiesto, per i suddetti disegni di legge, la dichiarazione d'urgenza.

Ai sensi del primo comma dell'articolo 77 del Regolamento, tali richieste saranno discusse all'inizio della prossima seduta.

In data 16 settembre 1980, è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro del tesoro:

« Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti la corresponsione di miglioramenti economici al personale postelegrafonico e dei monopoli di Stato » (1108).

Il Governo ha chiesto, per il suddetto disegno di legge, la dichiarazione d'urgenza.

Ai sensi del primo comma dell'articolo 77 del Regolamento, tale richiesta sarà discussa all'inizio della prossima seduta.

Annunzio di cancellazione dall'ordine del giorno del disegno di legge n. 964

PRESIDENTE. In data 23 agosto 1980, il disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 21 giugno 1980,

n. 269, concernente assegnazione al Comitato nazionale per l'energia nucleare di un contributo statale di 260 miliardi a titolo di anticipazione sul contributo globale per il quinquennio 1980-1984 » (964), è stato cancellato dall'ordine del giorno per decorso del termine di conversione del decreto-legge.

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede deliberante

PRESIDENTE. Il seguente disegno di legge è stato deferito in sede deliberante:

alla 4ª Commissione permanente (Difesa):

TOLOMELLI ed altri. — « Modifiche ed integrazioni alle leggi 18 agosto 1978, n. 497, e 5 agosto 1978, n. 457, dirette a facilitare l'acquisizione da parte del Ministero della difesa di immobili da destinare ad alloggi e servizi per le Forze armate » (718-B) (Approvato dalla 4ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 7ª Commissione permanente della Camera dei deputati), previ pareri della 1ª e della 6ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

PRESIDENTE. In data 13 settembre 1980, il seguente disegno di legge è stato deferito in sede referente:

alla 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali):

« Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti la corresponsione di miglioramenti economici al personale civile e militare dello Stato » (1107), previ pareri della 1ª, della 4ª e della 7ª Commissione.

La 5ª Commissione, data l'urgenza che il provvedimento presenta anche ai fini di una sollecita conclusione delle vertenze riguardanti il personale della scuola, comincerà l'esame del predetto disegno di legge già oggi pomeriggio alle ore 17.

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

BENEDETTI ed altri. — « Modificazione delle forme di giuramento previste dagli articoli 238 e 251 del codice di procedura civile e dagli articoli 142, 316, 329 e 449 del codice di procedura penale » (987), previo parere della 1ª Commissione;

BARSACCHI ed altri. — « Istituzione del tribunale penale e civile della Versilia » (1033), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

GROSSI ed altri. « Attuazione del servizio sanitario negli stabilimenti di prevenzione e di pena » (1034), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 12ª Commissione;

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Ratifica ed esecuzione del Protocollo di emendamento all'articolo 50 (a) della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago, 7 dicembre 1944), adottato a Montreal il 16 ottobre 1974 » (1009), previo parere della 8ª Commissione;

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica tunisina per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali, con Protocollo aggiuntivo, firmata a Tunisi il 16 maggio 1979 » (1010), previ pareri della 6ª e della 8ª Commissione;

alla 4ª Commissione permanente (Difesa):

CENGARLE ed altri. — « Attribuzione dei servizi di manutenzione delle strade di comunicazione con le zone sacre e monumen-

tali dell'arco alpino centro-orientale ai Comandi militari territoriali » (1041), previ pareri della 1ª e della 8ª Commissione;

alla 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali):

« Modificazioni ed aumento degli stanziamenti per la concessione delle provvidenze previste dalla legge 13 febbraio 1952, n. 50, e successive modifiche ed integrazioni, a favore delle imprese industriali, commerciali ed artigiane danneggiate o distrutte in seguito a pubbliche calamità » (1103), previ pareri della 1ª, della 6ª e della 10ª Commissione;

alla 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

BAUSI ed altri. — « Provvidenze per il restauro degli antichi fortificati e luoghi storici di Marradi e delle Valli del Lamone, del Montone, della Sintria e del Senio » (1020), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

BOMPIANI ed altri. — « Regolamentazione della citoferesi » (1004), previ pareri della 1ª e della 11ª Commissione.

Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E . A nome della 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), in data 9 agosto 1980, il senatore Patriarca ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Miglioramento al trattamento di quiescenza e perequazione automatica delle pensioni a carico della Cassa per le pensioni agli ufficiali giudiziari ed agli aiutanti ufficiali giudiziari » (810).

A nome della 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità), in data 9 agosto 1980, il senatore Ferralasco ha presentato una rela-

zione unica sui seguenti disegni di legge: Pittella. — « Norme concernenti la gestione in via provvisoria di farmacie » (87) e: Costa ed altri. — « Conferimento delle farmacie gestite in via provvisoria da almeno cinque anni » (879).

Annunzio di richiesta del parere parlamentare su proposte di nomine in enti pubblici

P R E S I D E N T E . Il Presidente del Consiglio dei ministri ha inviato ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina del professor Guido Mario Rey a Presidente dell'Istituto centrale di statistica (ISTAT).

Tale richiesta, ai sensi dell'articolo 139-bis del Regolamento, è stata deferita alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione).

Il Ministro del tesoro ha inviato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina del dottor Luigi Arcuti a Presidente dell'Istituto mobiliare italiano (IMI).

Tale richiesta, ai sensi dell'articolo 139-bis del Regolamento, è stata deferita alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro).

Il Ministro della pubblica istruzione ha inviato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina del professor Mario Mundula a Presidente dell'Ente Scuole Materne per la Sardegna (E.S.Ma.S.).

Tale richiesta, ai sensi dell'articolo 139-bis del Regolamento, è stata deferita alla 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport).

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste ha inviato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, le richieste di parere parlamentare concernenti:

la nomina del professor Umberto Bagnaresi a Presidente dell'Istituto sperimentale per l'assestamento forestale e l'apicoltura di Trento;

la nomina del professor Angelo Rambelli a Presidente dell'Ente Parco Nazionale d'Abruzzo.

Tali richieste, ai sensi dell'articolo 139-bis del Regolamento, sono state deferite alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura).

Annunzio di comunicazioni concernenti nomine in enti pubblici

P R E S I D E N T E . Il Ministro per il lavoro e la previdenza sociale ha inviato, ai sensi dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, le comunicazioni concernenti:

la nomina del dottor Paolino Mattei a membro del Consiglio di amministrazione dell'Istituto nazionale della previdenza sociale;

la nomina dell'avvocato Vittorino Morselli a commissario liquidatore della Cassa di soccorso Ditta Primo Valenti di Carpi (Modena);

la nomina del signor Paolo Pieroni a commissario liquidatore della Cassa di soccorso per il personale dell'Azienda trasporti consortile (A.T.C.) di La Spezia.

Tali comunicazioni sono state trasmesse, per competenza, alla 11ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale).

Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste ha inviato, ai sensi dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, le comunicazioni concernenti:

la nomina del dottor Lorenzo Zanoni, del cavalier Antonio Razzano, del dottor Ca-

millio De Fabritiis, della dottoressa Beatrice Mazzotti, del dottor Lucio Sant'Elia, del dottor Giuseppe Randi e del signor Pier Luigi De Nigris a membri del Consiglio di amministrazione dell'Istituto sperimentale per la frutticoltura con sede in Roma;

la nomina del dottor Marcello Viale, del dottor Stefano Cavini, del dottor Francesco Prete, del dottor Giovanni Barba, del dottor Vittorio Camilla, del dottor Carlo Sorrentino, del dottor Sergio Valvassori e del dottor Claudio Guerrini a membri del Consiglio di amministrazione dell'Istituto sperimentale per l'enologia di Asti.

Tali comunicazioni sono state trasmesse, per competenza, alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura).

Annunzio di trasmissione di domande di autorizzazione a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E . Il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso le seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Monaco per il reato previsto dall'articolo 19 della legge 22 maggio 1978, n. 194 (Norme per la tutela sociale della maternità e sull'interruzione volontaria della gravidanza) (*Doc. IV, n. 45*);

contro il senatore Murmura per il reato di omissione di atti di ufficio (articolo 328 del codice penale) (*Doc. IV, n. 46*).

Annunzio di trasmissione di deliberazioni adottate dal CIPI

P R E S I D E N T E . Il Ministro del bilancio e della programmazione economica, nella sua qualità di Presidente del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, ultimo comma, della legge 12 agosto 1977, n. 675, copia delle deliberazioni adottate dal Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale (CIPI) nelle sedute dell'8 luglio e del 5 agosto 1980, riguardanti, rispettivamente, interventi nel settore delle fibre chimiche e l'accertamento dello stato di crisi aziendale e settoriale per un gruppo di società.

Le deliberazioni anzidette saranno trasmesse alle Commissioni permanenti 5ª, 10ª e 11ª

Annunzio di presentazione di relazioni relative ad enti pubblici

P R E S I D E N T E . Il Ministro del bilancio e della programmazione economica ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 30 della legge 20 marzo 1975, n. 70, le relazioni sull'attività svolta nel 1979, i conti consuntivi, i bilanci di previsione ed i quadri relativi alla consistenza degli organici per lo stesso esercizio, dell'Istituto di studi per la programmazione economica (ISPE) e dell'Istituto nazionale per lo studio della congiuntura (ISCO).

Tale documentazione sarà trasmessa alla 5ª Commissione permanente.

Schema dei lavori dell'Assemblea per i giorni 17 e 18 settembre 1980

P R E S I D E N T E . La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi l'11 settembre 1980, ha convenuto unanimemente sul seguente schema dei lavori dell'Assemblea, predisposto dal Presidente per i giorni 17 e 18 settembre 1980:

| | | | |
|-----------|--------------|------------------------------|--|
| | | | — Interpellanze e interrogazioni. |
| Mercoledì | 17 settembre | (pomeridiana) (h. 16) | — Disegno di legge n. 1053. — Riordina- mento dei ruoli degli ufficiali dell'Eserci- to, della Marina e dell'Aeronautica (<i>ap- provato dalla Camera dei deputati</i>) (<i>dalla sede redigente, per la sola votazione fi- nale</i>). |
| Giovedì | 18 | » (antimeridiana) (h. 10) | — Disegno di legge n. 960. — Istituzione di una nuova sezione in funzione di Corte di assise presso il Tribunale di Brescia (<i>approvato dalla Camera dei deputati</i>). |
| Giovedì | 18 | » (pomeridiana) (h. 17) | — Disegni di legge nn. 87 e 879. — Norme concernenti la gestione in via provvisoria di farmacie. |
| | | | — Disegno di legge n. 810. — Miglioramenti al trattamento di quiescenza e perequa- zione automatica delle pensioni a carico della Cassa per le pensioni agli ufficiali giudiziari. |

La settimana successiva, dal 23 al 26 settembre, è interamente riservata ai lavori delle Commissioni permanenti. Il Senato sarà convocato per mercoledì 1° ottobre 1980, pomeriggio, con un ordine del giorno di interpellanze e interrogazioni. Per la mattinata dello stesso mercoledì 1° ottobre saranno convocate la riunione dei Presidenti delle Commissioni e la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, per l'adozione del programma dei lavori del Senato per i mesi di ottobre e novembre, e del calendario dei lavori dell'Assemblea dal 2 al 10 ottobre 1980.

Il suddetto schema dei lavori è stato stampato e distribuito.

Per l'assassinio del tipografo Maurizio Di Leo

P R E S I D E N T E . (*Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea*). Onorevoli colleghi, ad un mese di distanza dalla strage di Bologna che tanto ha commosso e turbato il pae-

se, un nuovo atto terroristico ha funestato e sconvolto la città di Roma il 2 settembre scorso: Maurizio Di Leo, tipografo del « Messaggero » di Roma, 24 anni, è caduto sotto i colpi di vili assassini fascisti.

Esprimo, a nome del Senato, ai familiari di questa giovane vittima i sensi della più

profonda solidarietà; tale solidarietà estendo anche alla redazione del giornale in cui Maurizio Di Leo prestava la sua opera.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il Ministro della pubblica istruzione.

S A R T I , *ministro della pubblica istruzione*. Consenta, onorevole Presidente, che a nome del Governo mi associ commosso alle espressioni nobilissime che ella, signor Presidente, ha usato anche in questa dolorosa circostanza.

Presentazione di disegno di legge

F O R M I C A , *ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F O R M I C A , *ministro dei trasporti*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Norme di integrazione e modifica al trattamento economico, fisso ed accessorio, del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (1110).

P R E S I D E N T E . Do atto al Ministro dei trasporti della presentazione del predetto disegno di legge.

Presentazione di disegni di legge e richiesta di dichiarazioni di urgenza

S A R T I , *ministro della pubblica istruzione*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A R T I , *ministro della pubblica istruzione*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

« Revisione della disciplina sulla destinazione del personale di ruolo dello Stato alle istituzioni scolastiche e culturali italiane funzionanti all'estero » (1111);

« Revisione della disciplina del reclutamento del personale docente della scuola materna, elementare, secondaria ed artistica, ristrutturazione degli organici, adozione di misure idonee ad evitare la formazione di precariato e sistemazione del personale precario esistente » (1112).

Per il disegno di legge n. 1112 chiedo, ai sensi del primo comma dell'articolo 77 del Regolamento, la dichiarazione di urgenza.

P R E S I D E N T E . Nel dare atto al Ministro della pubblica istruzione della presentazione dei predetti disegni di legge, avverto che, a norma di Regolamento, la richiesta avanzata dal Ministro della pubblica istruzione sarà posta in votazione nella seduta di domani.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni, tutte concernenti lo stato di crisi dell'industria automobilistica nazionale, con particolare riferimento alla situazione della FIAT. Saranno pertanto svolte congiuntamente.

Si dia lettura delle interpellanze e delle interrogazioni.

F A S S I N O , *segretario*:

ROMEI, FERRARI-AGGRADI, CENGARLE, GRAZIOLI, MELANDRI, MANENTE COMUNALE, BOMBARDIERI, TOROS, DEL PONTE, BORZI, CODAZZI Alessandra, DERIU, FORNI, SAPORITO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, del bilancio e della programmazione economica, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del tesoro*. — Per conoscere le valutazioni del Governo circa la situazione della FIAT e se ed attraverso quali misure ritiene possibile superare il documentato stato di crisi di quella società, evitando comunque l'ulteriore

dilatazione di un sistema di imprese che grava sul bilancio dello Stato.

Gli interpellanti, con riferimento alle critiche di inerzia della politica economica formulate da una parte ed alle reticenze che circondano il piano a medio termine, alla cui rigorosa attuazione era e resta ancorata la possibilità di successo del sistema monetario europeo, sollecitano, inoltre, il Governo a riferire in merito con urgenza, specialmente per quanto attiene all'obiettivo della stabilità e dell'espansione dei livelli occupazionali, seriamente minacciati dalle cause interne ed esterne dell'inflazione, nonchè dal permanere di un livello di costi per unità di prodotto incompatibile con il mercato interno ed estero.

Gli interpellanti, infine, ritenendo che la grave crisi del sistema di relazioni industriali nel nostro Paese tragga soprattutto origine dalla dimostrata impossibilità delle imprese di assicurare contemporaneamente — in assenza di un minimo di certezza nella previsione di costi e ricavi — alti salari, prezzi stabili, elevata produttività e piena occupazione, chiedono di conoscere se il Governo non ritiene anche necessarie misure legislative di sostegno alla partecipazione dei lavoratori alle scelte gestionali delle grandi imprese, nonchè al fisiologico sviluppo della contrattazione collettiva aziendale, che è tale quando questa, misurandosi sempre con il fine della produzione, riesce ad esprimersi come strumento di riorganizzazione del potere dei lavoratori nelle scelte organizzative aziendali e non soltanto come mezzo per la conquista di salari aggiuntivi.

(2 - 00163)

ROMEI, FERRARI-AGGRADI, CENGARLE, GRAZIOLI, MELANDRI, MANENTE COMUNALE, BOMBARDIERI, TOROS, DEL PONTE, BORZI, CODAZZI Alessandra, DERIU, FORNI, SAPORITO, D'AMELIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, del bilancio e della programmazione economica, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del tesoro.* — In relazione all'interpellanza n. 2 - 00163, di fronte all'ulteriore

riore aggravamento dello stato di crisi in cui versa l'industria automobilistica ed ai prevedibili effetti negativi sull'intero sistema economico del Paese nel breve termine, gli interpellanti chiedono, in special modo, di conoscere:

a) quali iniziative si intendano adottare con urgenza per garantire la stabilità degli attuali livelli occupazionali nell'intero settore dell'automobile e con particolare riferimento alle misure preannunciate dalla FIAT;

b) lo stato di elaborazione ed i tempi di attuazione del cosiddetto « piano auto », nonchè le ipotesi di intervento finalizzato al rapido recupero della necessaria competitività sul mercato interno ed internazionale;

c) quale sia la definitiva posizione unitaria del Governo in ordine all'accordo « Alfa Romeo-Nissan ».

(2 - 00183)

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

che le anticipazioni rilasciate alla stampa nei giorni scorsi da parte dei massimi dirigenti della FIAT, subito dopo il provvedimento di cassa integrazione per 78.000 lavoratori del gruppo, e riferite all'eventualità, per il prossimo autunno, di 15.000 licenziamenti riguardanti dipendenti compresi nell'area torinese, creano motivi di profondo allarme e preoccupazione nella cittadinanza del capoluogo piemontese;

che tali notizie pongono nel massimo risalto il moto di accelerazione della crisi nel settore automobilistico, in particolare se collegate con analoghi sintomi di recessione in altre grandi aziende della regione, nel quadro più vasto e complesso della crisi energetica, economica e finanziaria del Paese;

che le allarmanti dichiarazioni della dirigenza della massima industria automobilistica nazionale, divulgate contestualmente ad anticipazioni ufficiose circa indilazionabili misure di svalutazione della lira, concorrono a determinare elementi emozionali

di larga e giustificata apprensione e tensione sociale e popolare;

che talune enfatiche e demagogiche reazioni da parte di dirigenti politici e sindacali legati al PCI — peraltro consultati in forma permanente dalla dirigenza della FIAT — possono giustificare il sospetto di ambiguità e di incoerenza nella difesa degli interessi dei lavoratori, mentre si delineano strumentalizzazioni di parte, aventi oscure e preoccupanti finalità,

l'interpellante chiede al Governo di fornire tutti gli indispensabili elementi di chiarimento allo scopo di rassicurare l'opinione pubblica, e in particolare i lavoratori dipendenti dalla FIAT, e, inoltre, sollecita un ampio ed approfondito dibattito parlamentare inteso a definire la posizione e le responsabilità del Governo e di tutte le parti politiche, sia per quanto riguarda l'urgenza di attuazione operativa del piano dell'auto, sia per quanto riguarda l'esigenza improcrastinabile di un programma organico del Governo per il rilancio della produttività, competitività e potenzialità occupazionale del settore, a garanzia del posto di lavoro per le decine di migliaia di dipendenti della FIAT e di altre aziende comprese nell'area torinese e, più vastamente, occupati nel resto del territorio nazionale.

(2 - 00164)

POZZO, CROLLALANZA, FILETTI, FINESTRA, FRANCO, LA RUSSA, MARCHIO, MITROTTI, MONACO, PECORINO, PISANO, PISTOLESE, RASTRELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — In relazione alla crisi che ha investito l'industria automobilistica nazionale e che espone decine di migliaia di lavoratori dipendenti dell'area torinese a pericolo imminente di disoccupazione, facendo loro pagare le conseguenze di palesi e ben più alte responsabilità, di errori e di imprevidenza nella mancata e tempestiva predisposizione delle contromisure necessarie a fronteggiare la crisi del settore esplosa nei Paesi industrializzati, e considerata la brusca ed allarmante conseguente caduta del livello socio-economico dell'intera regione

piemontese, gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) quali sono esattamente la posizione del Governo e la sua valutazione in riferimento allo stato delle trattative in corso in questione, presso il Ministero del lavoro, tra la FIAT ed i sindacati;

2) quali sono le ragioni dell'inammissibile ritardo di tale intervento governativo e del disinteresse del competente Ministero, ritardo protrattosi per molti mesi dopo la prima massiccia richiesta di cassa integrazione della FIAT ed il suo successivo annuncio di licenziamenti, allo scopo di consentire il riassetto dell'azienda, mentre l'accelerazione dei motivi di crisi del settore automobilistico mondiale avrebbe richiesto l'utilizzazione anche delle settimane di ferie estive per allentare l'intervento coordinato delle autorità e dei Ministeri interessati, della dirigenza FIAT e delle forze politiche e sindacali, allo scopo di garantire, sia la difesa dell'occupazione, sia la pronta ripresa dei livelli di produttività e di competitività dell'impresa automobilistica;

3) quali informazioni il Governo è in grado di fornire ora al Parlamento, anche in relazione alla presentazione di un piano organico dell'auto, per rassicurare i lavoratori della FIAT circa la revoca dei preannunciati licenziamenti, sulle misure concordate per superare la gravissima situazione occupazionale che si verrebbe a determinare nell'area torinese e per scongiurare, di conseguenza, la ripresa di scioperi, picchetti e blocchi stradali e di altre illegali forme di agitazione che sono riprese nei giorni scorsi e che possono aprire a Torino una nuova fase di disordini e di violenza, politicamente strumentalizzata e coperta da omertà di potere.

(2 - 00194)

ANDERLINI, ROMANO', GOZZINI, NAPOLEONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del lavoro e della previdenza sociale e del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere quali orientamenti il Governo intenda adottare, sia sui problemi generali della politica dei tra-

sporti, sia su quelli più specifici della crisi dell'auto, sia sulle questioni più direttamente connesse con la sua iniziativa di mediazione, al fine di risolvere, in una visione di corrette relazioni industriali, la vertenza FIAT in corso.

(2 - 00189)

CIPELLINI, SPANO, NOVELLINI, PETRONIO, SIGNORI, SCAMARCIO, BARSACCHI, BONIVER PINI Margherita, BOZZELLO VEROLE, MARAVALLE, SEGRETO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso:

che la FIAT, nella trattativa con le organizzazioni sindacali sulla crisi aziendale, ha respinto le proposte avanzate dai rappresentanti dei lavoratori per fronteggiare la difficile situazione ed evitare licenziamenti;

che l'azienda torinese ha dato avvio alle procedure di licenziamento per circa 14.000 lavoratori;

che la situazione della FIAT è grave e richiede interventi strutturali e congiunturali, ma il comportamento dell'azienda rende acuto il problema dell'occupazione, non solo nella regione Piemonte,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

quali iniziative il Governo intende adottare per la revoca dei licenziamenti e la ripresa delle trattative tra organizzazioni sindacali ed azienda torinese, al fine di evitare una crisi grave nelle relazioni industriali e di consentire la ripresa dell'attività produttiva;

se il Governo definirà il piano auto, ed entro quali termini, in funzione di più organici e strutturali interventi nel campo della nostra produzione industriale di settore.

(2 - 00190)

GUALTIERI, SPADOLINI, VISENTINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali interventi abbia fatto e intenda fare il Governo in relazione alla situazione che si è determinata alla FIAT,

al fine di evitare che ingiustificabili e pericolose intransigenze finiscano con il rendere ingovernabile il settore di punta della nostra industria meccanica.

In particolare, si chiede di conoscere a qual punto di elaborazione sia il piano per l'auto che dovrebbe consentire alle nostre industrie del settore di rinnovare con la dovuta tempestività la propria tecnologia e di recuperare il divario di produttività che divide la nostra industria da quella degli altri Paesi europei ed extra-europei.

Si chiede, infine, di conoscere quale gestione sia stata fatta degli accordi sindacali riguardanti il settore metalmeccanico e del relativo contratto collettivo di lavoro per ciò che riguarda il principio, riconosciuto, della mobilità garantita interaziendale a livello regionale, che non può essere, nello stesso tempo, riconosciuto e negato senza che con ciò si creino le condizioni dello scontro e della paralisi produttiva.

(2 - 00191)

CHIAROMONTE, COLAJANNI, BACCICHI, MILANI Giorgio, BERTI, LIBERTINI, POLLIDORO, FERMARIELLO, MOLA, FERUCCI, MIANA, BERTONE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Di fronte:

alla volontà della FIAT, chiaramente manifestata nel corso delle trattative sul momento congiunturale e strutturale di crisi nel settore auto, di attuare massicci licenziamenti;

alla posizione pregiudizialmente negativa della FIAT nei confronti di proposte alternative ai licenziamenti, responsabilmente formulate dalle organizzazioni sindacali;

alla comunicazione della FIAT di dare avvio alla procedura di licenziamento per oltre 14.000 lavoratori, prevalentemente concentrati nell'area torinese;

all'estrema gravità dell'atteggiamento della FIAT, che rende drammatica la situazione occupazionale nelle aree ove essa opera, e in particolare in quella torinese, già colpita soprattutto nei grandi complessi, e che può, inoltre, determinare effetti multi-

plicatori nel settore dell'indotto auto, presente in vaste aree del Paese,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

quali iniziative ha assunto il Governo per evitare i licenziamenti alla FIAT e quali altre intende assumere di fronte alla comunicazione della FIAT di dare inizio alla procedura dei licenziamenti;

quali iniziative e decisioni intende attuare per far sì che i licenziamenti siano revocati e siano immediatamente riprese le trattative con le organizzazioni sindacali;

quali misure ha predisposto ed intende predisporre relativamente ai programmi ed alle prospettive produttive dell'intero settore.

(2 - 00195)

LANDOLFI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se — in seguito alle notizie di messa in cassa integrazione dei lavoratori degli stabilimenti FIAT di Torino e delle altre sedi produttive, tra le quali Cassino, e in seguito alle ricorrenti voci di prossimi licenziamenti di migliaia di operai da parte della stessa FIAT, raccolte da autorevoli organi di stampa, quali il « Corriere della Sera », « Il Messaggero » e « L'Unità », che hanno riferito l'ipotesi di 2.000 licenziamenti nella sola provincia di Frosinone — non intendano intervenire sulla dirigenza FIAT per chiedere l'immediata sospensione delle decisioni di messa in cassa integrazione e di eventuali licenziamenti.

Le suddette decisioni, infatti, che colpiscono oggi i lavoratori della FIAT, erano antecedenti ai provvedimenti finanziari contenuti nel decreto-legge presentato dal Governo, che prevedono, tra l'altro, una sostanziosa e determinante erogazione di risorse a beneficio della società.

Si chiede, inoltre, di conoscere se non intendano far presente alla FIAT che, ove ciò non avvenisse, i provvedimenti finanziari a suo favore potrebbero essere modificati o annullati in sede parlamentare di conversione del decreto, su richiesta dello stesso Governo.

(3 - 00879)

SCHIETROMA, PARRINO, CIOCE, BUZIO, CONTI PERSINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali iniziative concrete il Governo intenda assumere di fronte alla gravissima situazione determinatasi alla FIAT.

In particolare, si chiede di conoscere quali iniziative siano in atto da parte del Governo per opporsi ad una gravissima politica di licenziamenti portata avanti dalla FIAT con pericolosi atteggiamenti unilaterali.

La vicenda in questione è, infatti, ad avviso degli interroganti, di eccezionale gravità anche per le ripercussioni negative che può avere sull'intero apparato produttivo del Paese.

Gli interroganti chiedono, inoltre, di conoscere con quali strumenti il Governo intenda intervenire in un settore così importante per l'economia del Paese al fine di contribuire a restituire alla FIAT competitività sul mercato interno ed internazionale.

Si chiede di conoscere, in definitiva, oltre ai provvedimenti congiunturali indispensabili, quali siano gli orientamenti del Governo relativamente al cosiddetto « piano auto », al fine di coordinare gli interventi necessari nell'ambito più generale dei trasporti nel loro complesso.

(3 - 00882)

SPADACCIA, STANZANI GHEDINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere:

quale valutazione diano della situazione finanziaria e di mercato, interna ed internazionale, della FIAT;

quali iniziative il Governo abbia assunto dopo l'annunciata decisione della FIAT di mettere in cassa integrazione molte migliaia di lavoratori e la manifestata intenzione di avviare le procedure di licenziamento per gran parte di essi;

tutte le informazioni sulle linee di intervento che il Governo intende adottare in

ordine al cosiddetto piano auto e, più in generale, in ordine all'incredibile ritardo di una decisione sull'accordo « Alfa Romeo-Nissan ».

(3 - 00884)

DONAT-CATTIN, ROSA, TRIGLIA, COLOMBO Vittorino (L.), DEL PONTE, GIUST, LONGO, COLOMBO Ambrogio, CENGARLE, TOROS. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere:

quali specifici obiettivi si proponga il Governo negli interventi che ha promosso o intende promuovere in ordine alla determinazione del gruppo industriale FIAT di licenziare circa 15.000 dipendenti in stabilimenti localizzati anche nel Mezzogiorno ed in ordine al problema più complesso della crisi di quel gruppo, in parte corrispondente alle temporanee difficoltà internazionali del settore ed in parte differenziata;

se non ritengano (anche in considerazione delle convergenze più volte emerse tra Governo e forze sociali per l'adozione di politiche e la creazione di strumenti operativi atti a garantire l'occupazione, pur nella mobilità e per aree) che sia conveniente agire per evitare i licenziamenti, sostituendoli con altre misure, rispettose della necessità di produrre a costi competitivi e di evitare politiche assistenzialistiche;

se esista e sia noto nelle sedi competenti un bilancio consolidato del gruppo FIAT, strumento indispensabile, secondo ogni giudizio tecnico, per poter decidere interventi ordinari e straordinari nelle aziende, e se si profili una determinazione della proprietà di impegnarsi con adeguati mezzi propri, in un equo criterio di ripartizione degli sforzi e dei sacrifici occorrenti per il riassetamento del gruppo FIAT;

quali siano gli impegni assumibili in ordine all'approvazione ed all'applicazione di nuove norme sui prepensionamenti e sulla mobilità del lavoro e come l'intervento in corso o quelli eventualmente previsti dal Governo siano coordinati in se stessi e con la politica del Mezzogiorno.

(3 - 00885)

MALAGODI, FASSINO. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere gli orientamenti del Governo in merito alla grave crisi del settore automobilistico e, in particolare, della FIAT.
(3 - 00886)

R O M E I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O M E I . Signor Presidente, signor Ministro del lavoro, onorevoli colleghi, con l'interpellanza 2-00163, integrata successivamente dalla 2-00183, il Gruppo della Democrazia cristiana ha inteso promuovere questo confronto parlamentare sui più scottanti e attuali problemi della politica industriale del lavoro, oltrechè su quello più specifico dell'automobile. Secondo le nostre valutazioni, il caso FIAT, così come quello dell'Alfa Romeo, non è riconducibile solo a problemi di crisi aziendale o del comparto automobili; i due casi sono anche la manifestazione più evidente della crisi di tutto il nostro sistema industriale. Sarebbe pertanto miope occuparci della prima questione, quasi che la seconda non esistesse. Non fanno difetto le analisi: termini come produttività, costo del lavoro per unità di prodotto, inflazione, recessione, stagnazione, svalutazione, eccetera, un tempo conosciuti dai soli specialisti, sono oggi di dominio comune. I servizi di informazione di massa ne parlano ininterrottamente dal 1970. Nè mancano le indicazioni sulle terapie da adottare, ma il fatto stesso della loro quasi monotona ripetizione sta a dimostrare che, essendo esatte le analisi, le terapie indicate sono risultate inefficaci o non sono state seguite nel modo dovuto. Penso che quest'ultima sia l'ipotesi vera. Conosciamo i perchè; sappiamo cosa bisognerebbe fare; ci paralizzano le difficoltà del come fare.

Sicchè, parafrasando Carniti, pur essendo dentro la cultura della crisi, non riusciamo a dominarla e ci comportiamo come se fossimo ancora ai tempi delle vacche grasse.

Ciò spiega, ad esempio, il diffuso convincimento nell'opinione pubblica che l'obiet-

tivo vero della FIAT non sia la riduzione del personale occupato, ma forse i miliardi dell'erario, oppure l'accaparramento di grosse commesse pubbliche nel settore delle grandi opere infrastrutturali.

Come pensare diversamente, del resto, se è solo di pochi mesi fa l'annuncio di un ulteriore allargamento della base produttiva della società torinese con la produzione di 2 milioni di autovetture nell'inverno 1979-80?

Dicevo di stare dentro la cultura della crisi per dominarla; la condizione prima è di prendere piena coscienza tutti, Governo, sindacati, partiti politici, che il fine dell'impresa è la produzione e la messa a disposizione di risorse in qualità e quantità sempre più adeguate alla crescita civile e sociale del paese, non puramente e semplicemente l'occupazione ad ogni costo. Sull'altare di questa pseudocultura dell'occupazione, su questa mistificazione di fini sono state bruciate immense risorse finanziarie, favoriti immeritevoli arricchimenti.

Oggi i sindacati esprimono insperate disponibilità alla riconsiderazione del ruolo e dei problemi dell'impresa industriale, segno che c'è consapevolezza sui più generali problemi che ho or ora richiamato; duole soltanto che così non sia stato da parte dei sindacati fino a ieri, quando il pregiudizio ideologico ha prevalso su ogni altra considerazione di politica economica.

Colleghi del Gruppo comunista, me lo dovete consentire, qui nel pessimo rapporto tra cultura e società industriale ci sono anche le colpe della vostra parte politica. Intendo riferirmi alla posizione di un grande partito di sinistra che, avendo giustamente rinunciato a fare la rivoluzione, ha tardato troppo ad assumere comportamenti coerenti con i problemi di un paese che, nel bene o nel male, andava rapidamente evolvendosi secondo i modelli propri delle democrazie occidentali ad economia di mercato.

In questo senso l'opposizione senza proposta di una forza politica che esprime ed influenza una larga parte della classe lavoratrice è durata troppo a lungo. (*Interruzione del senatore Colajanni*). Auguriamoci che la svolta sia definitiva. Non sarebbe po-

co, visto che è ancora fortemente radicata nell'opinione della gente la richiamata confusione di fini da parte dell'impresa industriale. Ed è purtroppo così, altrimenti come potrebbe spiegarsi che nessuno si sia stupito di fronte alla strombazzata promessa dell'IRI di 15.000 nuovi posti di lavoro? Nessuno ha calcolato quanto costerà all'erario ogni nuova assunzione in aziende IRI; eppure, per dirlo con le parole usate da Glienti in un articolo del « Corriere della Sera » di domenica scorsa, delle due l'una: o la FIAT e l'IRI operano in mercati dove la produttività del lavoro e la competitività vengono misurate con metri diversi — per cui è logico che le automobili di marca torinese non le voglia nessuno e che, invece, l'acciaio Italsider faccia gola persino ai giapponesi — oppure c'è qualcuno che seguita a giocare una partita truccata. È una partita suicida di fronte alle necessità di adattamento del sistema industriale italiano imposte dai nuovi equilibri economici mondiali, necessità non più mascherabili con la corsa all'inflazione.

Come giustamente è stato scritto, si tratta di spostare masse ingenti di lavoratori da un settore ad altro, di inventare nuove forme di impieghi produttivi.

Nel paese più industrializzato del mondo, gli Stati Uniti d'America, agricoltura ed industria insieme occupano meno di un terzo della forza lavoro complessiva e questa è anche la tendenza degli altri paesi industrializzati. Si può in Italia seguire una via diversa? Ce lo vieta, tra l'altro, la scolarizzazione di massa: a che pro sfornare periti agrari e agronomi se poi non costituiamo strutture idonee a promuovere un maggior impiego della tecnologia nelle imprese agricole? A che pro sfornare architetti, ingegneri, ricercatori se poi non facciamo una politica che incentivi la diffusione di servizi ed uffici di progettazione, di ricerca applicata, di trasferimento delle tecnologie? Se è carente, anzi non esiste, un piano di riorganizzazione nazionale del territorio? Se trascuriamo i servizi necessari alla piena valorizzazione delle immense risorse turistiche di cui il nostro paese è dotato?

Certo, se vogliamo definitivamente tagliare l'erba sotto i piedi a tutti i nostalgici delle contrapposizioni frontali, bisogna cominciare con il prendere atto che, per i motivi politici e culturali che ho ricordato ed anche per l'assenza di programmazione, nonché per la profonda sclerosi del servizio di collocamento, la difesa ad oltranza del posto di lavoro, di quel posto di lavoro, costituisce un dato storico nel nostro paese con il quale bisogna confrontarsi. Da qui bisogna partire, da questo dato storico, per cercare di aprire una via di uscita verso le esigenze di elasticità e di fluidità del concreto processo di investimento e di riorganizzazione della combinazione dei fattori produttivi; elasticità e fluidità da recuperare pienamente anche ai fini non secondari dei problemi delle remunerazioni.

Su questo tema chiediamo un ruolo più pregnante alla federazione CGIL-CISL-UIL, oltre che, bene inteso, al Ministero del lavoro: si tratta della politica attiva della manodopera. Come strumentare questa politica nella presente fase dei rapporti sociali nel nostro paese? È presto detto: bisogna superare la ricordata sclerosi delle strutture dell'impiego, ripensando, in armonia con i nuovi strumenti contrattuali, tutte le istituzioni di sostegno dei redditi, compresa la cassa integrazione guadagni, rimettendo a problema le stesse risultanze del sistema giuridico di garanzia del rapporto di lavoro, contrattuali e legislative, dinanzi alle modificazioni strutturali e culturali dell'offerta, congiunturale, occasionale, interstiziale, per *part time*, eccetera.

Fin tanto che non disporremo di un efficiente servizio nazionale dell'impiego, che gestisca la mobilità ed insieme le ricordate istituzioni di sostegno ovvero di integrazione del salario, ogni richiesta di ricorso alla cosiddetta mobilità esterna, pure prevista dai contratti collettivi nazionali di lavoro, rischia di restare un dialogo tra sordi. Si seguiterà invece ad alimentare il lavoro nero, ad addormentare le coscienze e lo spirito di iniziativa, tranquillizzati dal « chi me lo fa fare? », visto che tutti hanno convenienza a lasciare le cose come stanno; tutti, tranne lo sviluppo del paese.

Chiediamo, onorevole Ministro, che almeno il disegno di legge Scotti sulla mobilità, già decreto-legge decaduto, venga rapidamente approvato.

Un secondo ordine di problemi per il recupero della elasticità e fluidità del sistema riguarda il ripristino del principio di remunerazione. Vengono in causa anzitutto le responsabilità del sindacato nell'esercizio della sua funzione di autorità salariale: si pensi alla dibattuta alternativa tra l'autonomia contrattuale e gli automatismi del sistema di retribuzione, alla necessità di una maggiore coincidenza reale tra livelli organizzativi delle imprese e livelli professionali, al rapporto tra retribuzione e produttività del lavoro, tra processo retributivo complessivo e produttività del settore e del sistema nel suo insieme.

Ma vengono in evidenza, onorevoli colleghi, anche responsabilità che riguardano la nostra funzione di legislatori: il problema dei quadri dirigenti, il rapporto tra retribuzione diretta e indiretta e previdenziale, il diritto all'informazione, la partecipazione alle scelte imprenditoriali da parte dei lavoratori ed alla formazione del capitale finanziario.

Onorevoli colleghi, la crisi del settore automobilistico si colloca, seppure con caratteristiche più acute, all'interno della più generale crisi di trasformazione del nostro sistema industriale, si scontra coi nodi strutturali che ho ricordato, postula il coraggio di eliminare strutture di potere ormai chiaramente compromettenti rispetto alle esigenze di crescita civile e sociale del nostro paese. Sono certo che il nostro solerte Ministro del lavoro abbia tratto anche dalla defatigante mediazione della vertenza FIAT sufficienti argomenti per queste più generali riflessioni. Esse indicano che barattare operai in soprannumero con una manciata di miliardi sarebbe inutile e dannoso.

Onorevoli colleghi, le considerazioni svolte mi consentono di essere ora schematico nella illustrazione delle domande specifiche contenute nella interpellanza 2-00163. Il pluralismo delle lingue reso pubblico dai nostri due più giovani e fantasiosi Ministri ha enfatizzato oltre misura la questione Alfa-

Nissan e non certo contribuito alla buona immagine del Governo. Ma questo in questa sede non ci interessa. A me sembra che il *placet* che dovrebbe essere deciso oggi o meno all'accordo Alfa-Nissan non possa essere deliberato nè sotto l'assillo del famoso pericolo giallo, che esiste comunque se non si risolvono i problemi cui accennerò più avanti, nè presentandolo come la panacea alle perdite di bilancio della casa automobilistica a capitale pubblico. Da questa seconda angolazione, cioè del bilancio dell'Alfa Romeo, si tratta tutt'al più di un modesto rattoppo. Mi auguro che gli organi competenti riconducano quindi le valutazioni e le scelte nel loro ambito giudicandole per quelle che sono, rifiutando qualsiasi ricatto. Dobbiamo fornire infatti una prova certa che la programmazione dei trasporti la fa il potere politico e non la nostra maggiore casa automobilistica i cui problemi non possono essere ignorati ma vanno risolti anche nell'ambito delle scelte programmatiche del paese. Ho letto in un documento FIAT che l'improvviso cambiamento di rotta della casa torinese sarebbe soltanto dovuto ad una temporanea contrazione del consumo mondiale di automobili, ma che a partire dalla fine del 1981 tutto andrà di nuovo bene, ci sarà la ripresa delle vendite. La previsione della FIAT si basa sulla certezza che all'automobile nessuno intende rinunciare; essa è diventato simbolo di elevazione sociale, in un certo senso simbolo di libertà. Spetta allora al piano auto programmare nel modo migliore il soddisfacimento di questo tipo di domanda a costi accessibili in rapporto agli attuali livelli di reddito ed alla crisi energetica ed evitare che tale domanda venga soddisfatta anche a scapito di altri consumi che accrescono, come si dice oggi, la qualità della vita. Questo bisogna chiedere alla FIAT, non altro, ma come si fa se il piano auto è ancora fermo alle linee di tendenza ed ancora nel limbo delle buone intenzioni? Le più recenti notizie sull'accordo FIAT-Peugeot per la progettazione e la costruzione di un nuovo motore per auto sembrano volere indicare che la casa torinese ha imboccato, seppure con ritardo, la via giusta, la sola che potrà

sbarrare la strada ai giapponesi, si autorizzi o meno l'accordo con la Nissan. Se questo è il nocciolo del problema, mi domando perchè la commissione ministeriale incaricata di esaminare i problemi del settore auto non è stata ancora chiamata a formulare valutazioni e giudizi sulla opportunità di collaborazioni internazionali specifiche. Nessuno, spero, vorrà illudersi che quello dell'auto sia soltanto un problema di risanamento finanziario delle nostre due maggiori case automobilistiche. Sarebbe facile, ma le cose non stanno così. Urgono trasformazioni tecnologiche enormi, realizzabili attraverso un grande sforzo di collaborazione a livello europeo.

Onorevoli colleghi, perdonatemi se, concludendo su questo concetto, cito ancora Paolo Glisenti sul « Corriere della sera »; sono parole sue, non mie. « Non vorremmo », scrive Glisenti, « che alla fine qualcuno, udendo tante verità mescolate a bugie, pensasse che Romiti abbia deciso di licenziare 14.000 persone tanto per passare il tempo mentre la FIAT va a gonfie vele e che Sette abbia promesso 15.000 nuovi posti di lavoro perchè l'IRI è un gruppo sano destinato a prosperare ». Se le cose stessero davvero in questo modo, come potremmo dar torto a chi dice e pensa che bassa produttività, assenteismo, lavoro nero, doppio lavoro sono soltanto invenzioni dei padroni per prendersi una rivincita sulla classe operaia? Per nostra buona sorte, a questi cattivi pensatori non sono accomunabili i sindacalisti CGIL, CISL e UIL. Ce ne danno certezza la disponibilità del sindacato a risolvere, non più in una alternativa radicale fra conflitto e gestione, i problemi delle fabbriche, gli strumenti o quanto meno le ammissioni introdotte nei contratti collettivi nazionali di lavoro, il senso di misura del sindacato nella conduzione della vertenza FIAT.

Onorevole Ministro del lavoro, ella ha detto che i licenziamenti FIAT possono e debbono essere evitati; i lavoratori in soprannumero potranno essere anche collocati in mobilità esterna se, cogliendo e sviluppando le disponibilità espresse dal sindacato in riferimento alle altre proposte alter-

native dallo stesso sindacato avanzate, si riuscirà a rendere concreta e quindi apprezzabile la soluzione della mobilità esterna. Certo mancano gli strumenti pubblici idonei a causa dei ritardi a livello politico e parlamentare di cui prima ho parlato; mi riferisco — è ovvio — al disegno di legge Scotti sulla mobilità della mano d'opera. Ma credo che lo sforzo di mediazione del suo Dicastero comporti la capacità di riuscire nell'intento anche in assenza di adeguate strutture dell'impiego.

Ciò detto, si ritorna al problema della politica attiva della mano d'opera e della necessità di dare finalmente corpo a questa benedetta agenzia del lavoro, senza mai dimenticare che, se è vera, come è vera, la constatazione della impossibilità di espandere ulteriormente l'occupazione complessiva nel settore secondario, ogni nuovo posto di lavoro nell'industria al Sud comporterà una equivalente riduzione al Nord nello stesso settore di attività produttiva.

Infine, in materia di mobilità esterna e di compiti da affidare alla auspicata agenzia del lavoro, ritengo che un ruolo strategico, sia pure collaterale, ma decisivo, debba essere affidato al sistema delle partecipazioni statali nello sforzo di creare occupazione sostitutiva a quella del settore industriale, occupazione quest'ultima necessariamente stazionaria o in diminuzione per le ragioni che ho detto.

Mi riferisco, per quanto riguarda le partecipazioni statali, ai problemi di riorganizzazione del territorio, ai problemi idrogeologici, alla forestazione. Il degrado è enorme, eppure ci sono regioni, come la Calabria, che impiegano gran parte dei loro mezzi finanziari per pagare salari e stipendi ad oltre 30.000 lavoratori forestali, impiegati nel peggiore dei modi, cioè con finalità esclusivamente assistenziali. Perché dunque non utilizzare le potenzialità di *know how* esistenti all'interno delle partecipazioni statali anche ai fini della progettazione ed esecuzione delle opere di riassetto territoriale, ferme restando le competenze programmatiche delle regioni? O vogliamo continuare con i consorzi? Misuriamo i risultati fino ad ora conseguiti.

Lo so, onorevoli colleghi, ho indicato problemi enormi e di difficile soluzione, ma attenzione alle scorciatoie. Onorevole Ministro, l'esperienza sul prelievo dello 0,50 sui salari per il fondo di solidarietà ci deve insegnare che, se è importante la preventiva ricerca del consenso delle parti sociali, i preliminari contatti con il Parlamento e la consapevolezza del paese non sono meno importanti. Queste cose mi premeva dire con volontà costruttiva di pieno e incondizionato sostegno all'azione del Governo sulle cui spalle ricadono pesanti fardelli sia per la difficile congiuntura, sia per il cumulo di problemi irrisolti.

La ringrazio, onorevole Ministro, per l'attenzione, non nascondendo che il Gruppo della Democrazia cristiana si aspetta da lei parole chiare e rassicuranti. (*Applausi dal centro*).

P O Z Z O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P O Z Z O . Signor Presidente, onorevole Ministro, colleghi del Senato, illustrerò le due interpellanze che si distaccano nel tempo di alcuni mesi: la prima mi pare risalga al luglio scorso, mentre la seconda è di questi giorni. Perciò un primo rilievo critico riguarda il tempo che si è perduto tra l'annuncio drammatico fatto da Umberto Agnelli di 15.000 licenziamenti per l'autunno e l'inizio delle trattative tra l'azienda ed i sindacati presso il Ministero del lavoro che è di questi giorni e che precede di soli 20 giorni l'invio delle lettere di licenziamento.

Osserviamo che questo scandire di tempi lunghi imposti dal Governo alla vicenda della FIAT è già un primo segnale allarmante della crisi che si allarga all'intera economia italiana, segnale più allarmante di tutti perché o ha una sua spiegazione politica, ed allora indica una serie di riflessioni molto amare e dure su eventuali convergenze oblique o parallele che si siano venute a determinare con il PCI con la evidente finalità di strumentalizzare politicamente la crisi, oppure di spiegazioni non ce ne sono, e allora una volta di più è dimostrato che il

paese è senza Governo, abbandonato a se stesso, mentre i drammi della nazione crescono a dismisura, lasciati a marcire per mesi, per anni; essi diventano così alla fine nodi intricati, per l'incuria o per la deliberata volontà di lasciarli macerare fino a quando la gestione politica e sindacale del potere passa di mano più facilmente ai manipolatori, agli strumentalizzatori della crisi, al partito dell'avventura, dell'affarismo e della violenza.

Quando parecchi mesi or sono abbiamo dibattuto in questa Aula la richiesta della FIAT di mettere in cassa integrazione 78.000 lavoratori manifestai l'impressione che il Governo non sapesse nemmeno da che parte cominciare e che neppure ne avesse l'intenzione. Privo di una linea di politica economica già allora il Governo si trovò di nanzi ai nodi gravissimi della crisi della FIAT, ma fu chiara la volontà politica di rinviare ogni intervento sulla questione. Da parte nostra ci fu invece, sin da allora, la affermazione del carattere prioritario e urgente di un impegno politico, parlamentare, di Governo per scongiurare il pericolo che a breve scadenza — come poi effettivamente è accaduto — la crisi della FIAT potesse scaricarsi pesantemente sulle spalle dei lavoratori.

È davvero un fatto inspiegabile che si sia perduto tanto tempo prima che il Governo avvertisse la gravità dei problemi che urgevano, mentre in tutti i paesi industrializzati si è provveduto da anni ad aggiornare i piani di ristrutturazione e di rilancio del settore automobilistico. Voglio solo ricordare che in Germania sono stati investiti sul piano auto 8.500 miliardi nella ricerca; negli Stati Uniti sono stati investiti 65 miliardi di dollari; noi siamo ancora qui in attesa del piano auto — lo rilevava giustamente prima di me, il senatore Romei dicendo che « il piano auto è ancora fermo nel limbo delle buone intenzioni » — e siamo fermi effettivamente alla primissima fase dei confronti di posizioni e delle indagini conoscitive.

Sempre in quest'Aula, quando si è avuto il dibattito sui decreti finanziari e di spesa, abbiamo avuto modo di sottolineare l'estrema gravità del ritardo di un piano organi-

co per l'auto. Si parla di ondata di piena che avanza improvvisamente, di previsioni pessimistiche: soltanto nel 1985 riprenderà l'espansione del mercato automobilistico. Bene, per arrivarci senza scomparire dal mercato non ci sono più grandi margini di tempo.

Occorre dunque una terapia d'urto. Tutti i Governi dei paesi industriali hanno applicato una terapia d'urto tempestivamente, con provvedimenti di stimolo nella ricerca tecnologica, di contenimento dei costi, di incoraggiamento alla produzione interna e di scoraggiamento della concorrenza straniera. Tutto ciò, programmato per tempo, assegna dovunque all'industria dell'auto un ruolo ancora trainante del sistema industriale per i prossimi decenni.

Da noi si è parlato, fino alla nausea, per decenni, di programmazione: la « programmazione » è stata il mito dell'Italia dei modelli di sviluppo rivelatisi del tutto sbagliati; ma oggi siamo scesi al livello della improvvisazione quotidiana più scombinata. Un piano auto nazionale avrebbe, da tempo, dovuto regolare, per esempio, dandovi tutto il necessario peso, la vasta materia della ricerca, della progettazione, della standardizzazione della componentistica, cioè tutto quel vasto settore di parti diverse che sommate fanno l'auto, motore compreso.

Si tratta di razionalizzare la produzione e il lavoro nel settore dell'indotto, tenendo conto delle conseguenze che avranno sulla economia torinese, per esempio, le misure di contrazione della produzione di autovetture da un milione e mezzo di unità all'anno ad un milione e 300.000. Si stimano in 60.000 le persone che lavorano nell'area torinese a tempo pieno per forniture alla FIAT; poiché i dipendenti della FIAT sono stimati in 120.000, abbiamo un dipendente dell'indotto ogni due dipendenti della FIAT.

Dico queste cose perchè esiste un ragionevole dubbio che l'economia torinese e piemontese sia davvero, come si dice, in condizioni di accogliere i lavoratori licenziati, in un modo o nell'altro, dalla FIAT. Non esiste uno studio sistematico del problema in un piano organico del settore: stiamo perdendo altro tempo prezioso e chiediamo

al Governo di sollecitare i tempi di elaborazione del piano auto, poi discuteremo. Nello stesso tempo però vogliamo anche notizie, onorevoli colleghi, del piano energetico strettamente collegato al problema di una scelta strategica per gli anni '80 dell'industria italiana, soprattutto di una grande industria automobilistica.

Dove è andato a finire il piano energetico, a che punto sta? Lo vogliamo presentare finalmente al Parlamento? Lo vogliamo discutere? Doveva essere già pronto; pare che slitterà ancora di un mese. Siamo alle solite, alla politica del rinvio. Il Governo annaspa tra scelte contraddittorie, antagonistiche e antitetiche; dopo un ventennio di prevalenza nella scelta nucleare, oggi sembra abbandonarla del tutto per scelte alternative tradizionali, come il carbone e fonti avveniristiche che per ora non risolvono il problema dell'energia nemmeno sulla carta; se tutto andrà bene, si tratta di soluzioni buone per il 2000. Tanti auguri per quelli di noi che arriveranno ad accendere la luce con le onde di marea, per il momento andiamo a petrolio e la prospettiva più favorevole è quella di tornare, stiamo già tornando, al carbone!

Il recente dibattito, tenuto qui al Senato, sul problema energetico ha evidenziato il dramma della nostra caduta di potenzialità energetica e della nostra totale dipendenza dall'estero, della imprevidenza del Governo italiano, beninteso di questo attuale e di tutti quelli che in precedenza non hanno capito, non hanno saputo misurare le conseguenze della crisi energetica, sul mantenimento delle condizioni di sviluppo dell'industria nazionale e quindi dell'intera economia del paese. E proprio le notizie da Vienna di questi giorni richiamano l'attenzione sugli incerti, preoccupanti sviluppi della crisi petrolifera mondiale in termini di ulteriore aggravamento. Ritardi decennali in questo campo pesano sull'economia nazionale. L'Italia, che si atteggia a grande paese industrializzato, con ambizioni assistenziali verso i paesi in via di sviluppo, in realtà sta diventando una colonia del neo-imperialismo dei produttori di energia, tanto peggio se poi gravitano intorno al siste-

ma cosiddetto socialista. Nel frattempo i prezzi sono continuati a salire; la produzione è ancora calata; la curva dell'inflazione ha toccato la vetta del 20 per cento; siamo oltre i limiti di guardia nel campo dell'esportazione dove la crisi investe un problema di sopravvivenza della nostra economia. Si prevede un peggioramento per il prossimo anno del 20-30 per cento del reddito, mentre nel resto del mondo dei paesi industrializzati le cose, per male che vadano, potranno restare più o meno ai livelli dello scorso anno.

Abbiamo 2 milioni di disoccupati iscritti nelle liste di collocamento, 1 milione dei quali costituito da giovani alla ricerca del primo lavoro. La legge per l'occupazione giovanile è fallita; se ne è accorto persino il Ministro del lavoro che sembra abbia dato incarico agli esperti di prepararne una nuova. Chissà quando verrà, onorevole Ministro, una nuova legge sull'occupazione giovanile! Nel frattempo 100.000 giovani ogni anno entrano nelle liste dei disoccupati; è una realtà triste, dolorosa che pesa sul destino delle nuove generazioni e accende nell'animo dei giovani il senso dello sgomento, della rabbia, del disgusto verso una società, uno Stato, un regime politico, sociale incapaci di garantire loro un avvenire, elementari condizioni di vita, uno *standard* di vita essenziale. Nell'Italia meridionale si hanno punte del 35 per cento di disoccupati per la fascia compresa fra i 20 e i 24 anni e del 43 per cento in quella prima dei 20 anni: e sono dati ufficiali forniti dal Ministero del lavoro.

E allora la domanda è: quanti dei 15.000 licenziati dalla FIAT che dovrebbero ricevere la lettera di licenziamento tra una ventina di giorni rientrano in un brusco colpo di freno a quel fenomeno di immigrazione interna dal Meridione che purtroppo ha già caricato di esperienze dolorose, di frustrazioni, di rabbia migliaia di giovani del Mezzogiorno d'Italia, alle prese con i problemi della integrazione, del lavoro in fabbrica, della casa? Non si può impostare un piano di soluzione della crisi della più grande industria italiana se non lo si inquadra nella realtà complessiva sociale ed eco-

nomica del paese, oltre che nella problematica sociale della città e della regione.

In questo momento la crisi della FIAT coinvolge tutta l'economia del paese, mette in movimento una serie di reazioni a catena in varie direzioni e a vari livelli; si tratta di impeti di rivolta morale e di protesta popolare che possono sfuggire di mano a chi presuma di gestire la crisi sulla schiena dei lavoratori e dei giovani, offrendo loro disoccupazione, miseria, emarginazione, disperazione, e pretendendo di contrabbandare tutto ciò con parole, parole e parole, con gli esorcismi di regime dal significato oscuro dentro la nebbia delle circonlocuzioni oziose che qui abbiamo ascoltato, signor Ministro e — come anticipazione delle sue dichiarazioni — nelle interviste che ella ha reso alla televisione, dispensando effluvi di ottimismo di maniera come nuvole di incenso.

E allora, signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, crediamo giusto in questi gravi momenti e su problemi di così rilevante importanza e serietà richiamare noi stessi per primi a giudizi estremamente responsabili. Noi non siamo qui per partecipare ad una esercitazione intorno ai massimi sistemi; siamo qui per concorrere a trovare una soluzione di una vicenda gravissima che, essendo esplosa al centro della regione con la massima potenzialità economica e industriale del paese, deve essere trattata con il massimo della competenza e cautela e anche del rispetto per i risvolti umani, civili, sociali e generazionali del dramma di cui parliamo, del quadro politico nel quale si colloca, dei meccanismi imprevedibili che può mettere in movimento.

Una valutazione freddamente tecnica della vicenda ci può far cadere nella tentazione di vedere con ottica deformante questo dramma. Ecco perchè abbiamo detto e ripetiamo: no ai licenziamenti FIAT in linea di principio, di merito, di prospettiva o anche solo di ipotesi subordinata ad altra scelta che non sia quella di garantire l'occupazione in un quadro di ripresa della produttività e di rilancio della competitività dell'industria automobilistica nazionale e,

quale senatore della mia città, desidero aggiungere, di difesa del livello sociale ed economico della città di Torino e delle zone che si collocano al centro del triangolo industriale. Mi consenta il ministro Foschi un rilievo a questo punto particolarmente vibrato: il Ministero del lavoro ha commesso, secondo la solita liturgia di regime, un atto di discriminazione e di inutile, inaccettabile arroganza escludendo la CISNAL non solo dalle trattative per la crisi, (forse — secondo voi — non ne aveva i titoli!) ma rifiutando persino di prendere in esame e dare atto dei documenti trasmessi al Ministero da parte dell'ufficio regionale della CISNAL di Torino.

Voglio credere che si sia trattato di un disguido postale, di una disattenzione burocratica; francamente non lo penso, ma me lo auguro. In questo caso il Ministero però fa ancora in tempo a riparare, a chiarire l'episodio, a scusarsi con i lavoratori della CISNAL che sono lavoratori come tutti gli altri, che non sono pochi e che, tramite mio, ricordano al Governo che il Ministro del lavoro è istituzionalmente chiamato a tutelare la dignità, la libertà e i diritti politici e sindacali di tutti i lavoratori delle varie organizzazioni.

Chiedo su questo punto un chiarimento formale del Governo, anche per una considerazione politica elementare: è semplicemente inconcepibile che, nel momento stesso in cui certe modeste conquiste di libertà sindacale segnano una avanzata dei lavoratori financo in un paese a regime comunista come la Polonia, il Governo italiano mantenga in piedi comportamenti discriminatori che offendono una parte dei lavoratori, organizzata nella CISNAL, almeno quanto le altre rispettosa delle leggi dello Stato, della convivenza civile e per questo riconosciuta e rispettata anche in una grande fabbrica come la FIAT. Persino fra certi operai comunisti certe deformazioni della polemica contro il sindacato nazionale sono considerate obsolete e definite estranee ad una corretta visione della problematica sociale dei nostri tempi e della cultura sindacale più aggiornata ed avanzata. Se ne informi, signor Ministro, e semmai que-

ste informazioni non le fossero note, sono in grado di testimoniare come la dignità dei nostri lavoratori nella fabbrica sia riconosciuta anche dalle parti antagoniste e ideologicamente contrarie alle loro posizioni; perciò non sia proprio lei ad andare oltre questo corretto modo di diversificare nel mondo del lavoro le varie posizioni politiche. Il non aver recepito le istanze dei lavoratori della CISNAL, onorevole Ministro, le ha tra l'altro impedito, ed ha impedito al Governo di conoscere per tempo non solo i motivi di protesta, ma anche probabilmente le proposte alternative di cui certi lavoratori sono portatori nel quadro della difesa dell'occupazione, in materia di mobilità, di riassetto del collocamento, di partecipazione al processo di ristrutturazione, rilancio e ripresa dell'industria. Come è possibile che dinanzi alla gravità della crisi e al dramma che incombe su decine di migliaia di lavoratori di Torino il Ministro del lavoro assuma — mi consenta il gioco di parole — la figura « fosca » e sinistra del giudice parziale, fazioso e poco credibile? Questo mi correva l'obbligo di dichiarare, ma desidero anche aggiungere che sollevaremo in seguito il problema dovunque sarà possibile e necessario. Perché questo vi chiedono i lavoratori della CISNAL e cioè di affrontare seriamente i problemi correggendo gli errori delle leggi sulla mobilità e sul collocamento, esaminando la possibilità di fiscalizzazione degli ultimi scatti della scala mobile e di non tassazione dei medesimi. Vi chiedono, cioè, di rivedere quelle leggi sbagliate che hanno favorito negli scorsi anni il dilagare dell'assenteismo, il calo della produttività, la caduta di qualificazione nel collocamento, l'accendersi di forme di conflittualità che hanno privilegiato violenti, mestatori e parassiti nelle fabbriche.

Il nodo del problema è questo: o cambiate subito le leggi sulla mobilità e sul collocamento, o tutto quello che potrete escogitare per indorare la pillola dei licenziamenti non sarà che un gran polverone ed una gigantesca truffa ai danni dei lavoratori.

Molti uomini autorevoli, di chiarissima fama sono intervenuti nel dibattito che è

nato intorno alla crisi FIAT; le opinioni si scontrano talora in un severo processo retrospettivo alle responsabilità e in pesanti e reciproche recriminazioni fra dirigenza aziendale, sindacati, Governo. Per noi sono responsabili tutti. Abbiamo letto le previsioni di Francesco Forte che considerano pericolosa l'inclinazione eventuale della FIAT ad assumere una posizione rinunciataria assestandosi al livello più basso.

Siro Lombardini sollecita il Governo, se vuole veramente governare, a cogliere il momento e promuovere un accordo sulla mobilità.

Alessandro De Tomaso — meno credibile degli altri — sostiene la tesi dell'alleggerimento del personale della FIAT e assicura che in Piemonte esistono le condizioni per dare lavoro ai licenziati, contraddetto però dalle statistiche più attendibili.

Credo che il più vicino alla verità sia il professor Ricossa dell'Università di Torino. Non so quanto sia simpatico al suo collega professor Reviglio; però so che ha ragione quando dice che per fronteggiare la crisi la FIAT ha bisogno dello Stato, ma il Partito comunista si è pesantemente inserito per interporre i suoi buoni uffici, per trarre un suo politico vantaggio dal negoziato. Ha bisogno, cioè, che l'organizzazione sindacale sia persuasa della buona causa e toccherà ai sindacati di convincere poi i lavoratori. Così il cerchio si chiude e il gioco può continuare all'infinito fino al momento in cui i lavoratori si renderanno conto di essere oggetto di una truffa colossale.

Ebbene, abbiamo assunto in relazione alla vicenda FIAT una posizione estremamente limpida, responsabile, ferma, critica: non siamo disponibili per chiudere magari un occhio, o tutt'e due su conclusioni che non diano la certezza di un servizio reso alla causa dei lavoratori e nell'interesse generale della comunità nazionale.

Per ultimo mi sia consentito un giudizio sull'accordo FIAT-Peugeot e sul clamoroso annuncio che ne è stato fatto all'inizio delle trattative di lunedì scorso al Ministero del lavoro.

Troviamo certamente utile e psicologicamente centrata la decisione di dare questo

tipo di informazione esattamente in questo momento.

Se costruire, di intesa con un colosso europeo, come la Peugeot, un milione di motori all'anno per un modello economico funzionale e popolare di vettura per gli anni '80 può servire a farci uscire dal tunnel, benissimo l'accordo.

Se ne parlava da parecchi mesi e se ne parlava un po' misteriosamente come dell'arma segreta dello FIAT per scavalcare la crisi. Le dimensioni del progetto sono effettivamente tali da poter rialzare il morale; ma, signor Ministro, non chiediamo di meglio che di saperne di più.

È stato giustamente rilevato che il problema consiste adesso, se questo accordo diventa operante, nell'insediamento e nella localizzazione dei nuovi impianti perchè sono in concorrenza il Mezzogiorno d'Italia ed il Sud della Francia e la FIAT sembra affidarsi ai comportamenti del Governo e dei sindacati perchè la bilancia non pesi a favore della Francia. Noi francamente abbiamo una moderatissima fiducia che il Governo e i sindacati messi insieme sappiano far pesare la bilancia dalla parte dell'Italia. Un appello al patriottismo in un'Italia disastrosa e dissacrata come questa può anche sembrare un non senso, lo registriamo ma fa parte di una materia che non può essere trattata di straforo in questo dibattito.

Credo di aver anticipato in maniera abbastanza succinta alcuni motivi del nostro dissenso, di critica alla posizione del Governo, e più precisamente del Ministero del lavoro, in ordine alla vertenza della FIAT. Mi riservo di aggiungere altri argomenti dopo aver ascoltato il signor Ministro. (*Applausi dall'estrema destra*).

A N D E R L I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N D E R L I N I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, so bene che, sulla base della decisione presa dalla conferenza dei presidenti dei Gruppi, oggi dovremo limitarci a discutere l'iniziativa di mediazione che il Governo ha messo in atto

in relazione alla vertenza FIAT. Tuttavia pare a me che il Senato verrebbe meno ad uno dei suoi doveri elementari se ci limitassimo a circoscrivere il problema a questo solo argomento, che di per sè ha punti di collegamento, riflessi diretti e indiretti sull'intera situazione politica del paese ed è uno dei punti sui quali si misura la portata e il senso di movimento del sistema produttivo italiano.

Siamo arrivati a questo nodo piuttosto drammatico e teso (lo sa bene chi in questi giorni ha avuto occasione di visitare Torino) attraverso una serie di fatti che non voglio ricordare nei dettagli ma che bisognerà tener presenti se vogliamo capire il senso della tensione in atto e del problema che abbiamo davanti. L'inizio della storia potrebbe essere collocato intorno agli anni '60, quando prevalse in Italia (facendo anche qualche vittima illustre) la politica del tutto petrolio: la vittima illustre, tanto per non fare nomi, si chiama Felice Ippolito, colui che aveva sostenuto da noi tutt'altra linea e tendenza. La politica del tutto petrolio portò come sua logica conseguenza una certa politica del trasporto, individuale e su gomma, ed una certa politica dei lavori pubblici: le autostrade, il sistema autostradale in atto nel paese. Ci furono dissensi anche su questo, allora; ci fu chi sostenne che imboccare questa strada a pochi anni di distanza da quelli nei quali i paesi del terzo mondo, produttori di petrolio, avevano conquistato la loro indipendenza e sarebbero quindi stati negli anni successivi in condizione di far valere il loro peso sul mercato energetico mondiale, era una politica quanto mai dissennata; ci fu anche chi pagò prezzi politici significativi per essersi opposto a questo tipo di politica.

Dal 1973, sono scattate, con tutta evidenza anche per coloro che non le volevano vedere, le conseguenze nefaste che questa politica comportava: sono passati sette anni, nel corso dei quali in fatto di politica energetica non mi pare che abbiamo dato segni di esserci accorti di quel che realmente sta capitando. I pochi programmi che sono stati varati sono in gran parte rimasti sulla carta; il Senato ha votato qualche mese fa su que-

sto specifico argomento una risoluzione totalmente inutile; niente di veramente serio ed impegnativo è stato fatto nel settore generale della politica dei trasporti, quando si pensa che abbiamo fatto un buco in Abruzzo che costa più di 1.000 miliardi e che le nostre principali città — Milano e Roma — hanno delle metropolitane del tutto insufficienti, direi quasi inesistenti se confrontate con quelle che si trovano nelle altre capitali europee, comprese quelle di alcuni paesi come la Spagna che si dice siano a livelli inferiori del nostro sul piano dello sviluppo industriale.

Dunque nessuna decisione sul campo energetico e nessuna seria politica generale dei trasporti che conciliasse le varie esigenze di un paese come il nostro, complesso orograficamente, socialmente, complesso per la natura e la storia delle sue città; complesso perchè non abbiamo risorse energetiche naturali dirette se non in misura assai modesta per cui siamo debitori verso l'estero per l'80 per cento del nostro fabbisogno energetico. Pertanto fin dal 1973, mentre non si è fatto nulla, salvo qualche tentativo dell'onorevole La Malfa (parlo di La Malfa padre), ci sono stati dei seri avvertimenti che nel campo dell'auto stavano per verificarsi dei fatti che naturalmente avrebbero comportato lacerazioni e rotture. Adesso siamo di fronte a questa drammatica situazione.

Un membro del nostro Gruppo, scrivendo su un giornale piuttosto noto, qualche giorno fa chiariva, secondo me in termini assai corretti, quello che è il dilemma FIAT: da una parte la FIAT dice, sulla base di un ragionamento economicamente corretto, di non poter andare avanti se non si libera della manodopera eccedentaria, dall'altra i sindacati affermano che in questa Italia, con le responsabilità che competono alla classe dirigente degli ultimi trent'anni, non si può tollerare la perdita del posto di lavoro. Questa può sembrare a prima vista un'enormità. A Detroit, la grande capitale dell'automobile, si dice che ci siano trecentocinquanta-mila disoccupati provenienti dal settore automobilistico. Non so se la cifra è esatta, probabilmente è esagerata. Ma non dimentici-

chiamo che il sistema produttivo americano ha ben altra fisiologia, altra dimensione culturale, economica, politica. In un paese come il nostro dove l'IRI, cioè una parte notevole della struttura produttiva del paese, vive su finanziamenti statali a fondo perduto da ormai alcuni anni, non si capisce perchè gli operai della FIAT debbano accettare di essere licenziati solo perchè in quel centro, per ragioni che ho ricordato poco fa, si è accumulata tutta la somma di errori e di distorsioni che abbiamo costruito o meglio che la classe dirigente ha costruito nel corso di questi trent'anni.

Tenete conto che Torino è diventata in questi anni una città in cui la stragrande maggioranza dei lavoratori proviene da regioni diverse dal Piemonte. Forse Torino è una delle città meridionali più popolose, con uno sradicamento che ha portato ad una emigrazione di proporzioni bibliche, creando situazioni di ingovernabilità nella città.

A questo punto che fare? Sono stato a Torino di proposito per dare un'occhiata alla città. Ebbene ho notato che la situazione generale è politicamente, socialmente molto più tesa di quanto pensiamo. Ho l'impressione che gli stessi sindacati confederali abbiano qualche difficoltà a controllare la situazione. Sarebbe veramente un brutto giorno per tutti quello in cui i sindacati confederali perdessero il controllo della situazione o firmassero a Roma un accordo non rispettato o non rispettabile a Torino. Un avvenimento di questo genere può verificarsi.

Teniamo conto che Torino, oltre quello che ho detto, è la città più profondamente solcata dal terrorismo. Mi auguro, signor Ministro, che la sua opera di mediazione riesca, ma lei deve tener conto di questi fatti, non può prescindere. La cosa peggiore che possiamo augurarci è che dopo di lei venga a rispondere in quest'Aula sulla questione FIAT il suo collega Rognoni. Questa è un'eventualità che non possiamo considerare fuori delle cose possibili. In un paese come il nostro e in una città come Torino, il solo fatto che si preannuncino 15.000 licenziamenti è provocatorio rispetto a tutto quello che sta succedendo nel resto dell'Italia. Ho sentito dire da alcuni operai non

molto sindacalizzati, credo: se ci sono illustri personaggi della vita politica del paese inamovibili, nonostante siano sottoposti a critiche e a censure, perchè debbo essere « mobile » io sul terreno del posto di lavoro, visto che non sono stato nè sono sottoposto a censure di quel genere? La situazione è grave. Che suggerimenti si possono dare a un Ministro come lei, impegnato in una fatica come questa? È auspicabile che non se ne esca fuori con la solita soluzione all'italiana di cui ha parlato il direttore di un noto quotidiano: un bel balletto prima a Torino e poi a Roma. Ma la richiesta operaia di svolgere le trattative a Torino ha un suo preciso significato. Tra l'altro è un gesto di scarsa fiducia nelle istituzioni, in Roma capitale e nel « palazzo » per quel che essi rappresentano.

Nel paese vi è sete di giustizia; vi è una volontà di chiarezza, di sapere come stanno le cose e vi è un desiderio di guardare con serenità e con fiducia al proprio futuro, molto maggiore di quanto talvolta non pensiamo in quest'Aula.

Se penso alla manifestazione di Bologna, a tutti coloro che si sono recati alla festa del quotidiano del maggiore partito di opposizione, mi domando che senso abbia un fatto di questo genere che non è stato previsto neanche dai comunisti; probabilmente ha il senso di questa profonda tensione esistente nel paese e che non possiamo dimenticare. Allora non bisogna uscirsene con il solito balletto, con qualche migliaio di miliardi, perchè di questo si parla, alla FIAT, in modo da rattappumare un po' le cose. Bisogna invece poterne uscire con una chiara politica energetica, con le linee fondamentali, per lo meno, di una politica energetica e dei trasporti nella quale collocare la soluzione della crisi dell'auto. E bisogna uscirne cominciando a compiere qualche passo nella direzione di una nuova politica del lavoro.

È depositato da mesi, forse da anni, un progetto di legge di parte comunista sul servizio nazionale del lavoro. I socialisti hanno fatto altrettanto. È possibile che il Governo non si renda conto del fatto che non si può avere da una parte la cassa integrazione guadagni la quale spesso sperpera mi-

liardi — potrei citare dei casi, onorevole Ministro, senza il timore di perdere popolarità — e dall'altra gli uffici del lavoro i quali sono incapaci di rendersi conto di come stanno effettivamente le cose, tant'è vero che lei stesso si trova in difficoltà a sapere se è vero quello che dice la FIAT, cioè che in Piemonte sono disponibili decine di migliaia di posti di lavoro, o se è vero quello che dicono i sindacati, cioè che questi posti di lavoro non ci sono? Lei non è stato finora — mi auguro che lo sia tra qualche ora o tra qualche giorno — in condizioni di dare una risposta perchè il suo servizio non funziona e la cassa e il servizio di collocamento sono estremamente divaricati tra di loro, mentre occorre fare una politica del lavoro congiunta.

Si esce da questa crisi muovendo qualche giusto passo in questa direzione. Occorre che le cose che fate siano un primo passo perchè queste cose non si fanno solo per legge nè basta una legge a risolvere il problema di una politica seria e attiva della mano d'opera in un paese come il nostro. Non mi faccio illusioni illuministiche di questo genere. Forse proprio attraverso una battaglia dura, seria e impegnativa come questa si potranno muovere alcuni passi nella direzione che mi sono permesso di indicare.

Con questo stato d'animo attendo la sua risposta, signor Ministro. (*Applausi dalla estrema sinistra*).

S P A N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* S P A N O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, la nostra interpellanza, come si vede dal testo, era finalizzata a sollecitare il Governo perchè si uscisse dalla situazione di stallo determinatasi per iniziativa della società FIAT, con l'avvio della procedura di licenziamento per circa 15.000 lavoratori, e quindi perchè prendesse nelle sue mani la possibilità di una ripresa del confronto tra le organizzazioni sindacali e l'azienda.

Questo è avvenuto positivamente e dobbiamo darne atto al Governo, ma con l'interpellanza vogliamo interrogare il Governo

sugli orientamenti in relazione non soltanto agli episodi drammatici che investono la società torinese, ma più in generale alla crisi della politica industriale nel settore dell'auto. Siamo infatti convinti che la questione industriale italiana si deve affrontare sciogliendo il nodo delle difficoltà obiettive che i processi di conversione dei settori industriali nei consumi durevoli incontrano ormai da alcuni anni. L'aumento del prezzo del carburante è l'elemento a cui si fa risalire una delle cause, la più decisiva per una penalizzazione molto forte nel settore della produzione di auto, anche se non è sufficiente a spiegare la situazione che si determina sul piano internazionale e interno contemporaneamente. Comunque appare accertato da tutti che la domanda di auto nei prossimi dieci anni avrà un incremento medio annuo del 2,5 per cento nei paesi industrializzati, che sono quelli che assorbono il 75 per cento della produzione automobilistica.

Naturalmente tale media si dovrà vedere come si realizzerà nelle singole economie. Il nostro è un paese che per una serie di ragioni, alcune già evidenti ed altre ancora da evidenziarsi, si trova in condizioni di difficoltà rispetto a tale obiettivo che pure è un obiettivo di crescita molto graduale rispetto a quella realizzatasi negli anni passati.

Un altro elemento, che comunque viene accettato da tutti, è che l'innovazione tecnologica ha un ruolo fondamentale nel rilancio della produzione, perchè siamo entrati in una fase decisamente nuova per la qualità della produzione dell'auto. L'innovazione tecnologica quindi sarà la base determinante per la acquisizione di quote di mercato tra le imprese produttrici concorrenti.

Partendo da questi elementi, diciamo che i segni della crisi dell'auto sono nel nostro paese congiunturali, anzi in ritardo rispetto alla congiuntura che si poteva evidenziare anzitempo nel nostro paese, in quanto già esistevano recenti segnali sia pure nella pubblicistica e nelle riviste specializzate. Pare comunque che questi non esistessero del tutto per il gruppo dirigente della FIAT e questo da un lato sorprende e dall'altro ci fa

riflettere circa la capacità di tale gruppo dirigente di affrontare la novità della situazione determinatasi nell'industria dell'auto, in quanto, essendo una società che agisce nel mercato interno e in quello internazionale, deve fare i conti non tanto con l'Alfa Romeo che conta poco nel mercato interno e in quello internazionale, quanto con le concorrenti europee e non solo europee. I giapponesi infatti nel nostro mercato interno non sono mai entrati: si sta facendo confusione — e non a caso secondo me — per enfatizzare e rendere più acuto un problema di scelte che secondo me dovrebbe essere risolto in tempi rapidi. Su questo vorrei che si richiamasse l'attenzione del Governo perchè non si creino condizioni inaccettabili — poi esaminerò questo punto — in cui le scelte del Governo, fatte a nome della maggioranza del Parlamento che gli ha dato la fiducia, venissero continuamente rinviate per veti di parti economiche che non ne possono e non ne debbono porre, anche se nel passato meno recente ne hanno posti. Quindi ciò che sorprende nell'analizzare la situazione è che la FIAT soltanto quest'anno abbia pubblicizzato delle difficoltà che, se evidenziate qualche anno fa, avrebbero consentito di intervenire innanzitutto senza ritardi, con minori interventi finanziari e con migliori risultati. Siamo quindi in ritardo ed è legittimo chiedersi — se lo chiede la gente comune, ce lo dobbiamo chiedere noi ed in particolare deve chiederselo il Governo — quali sono le ragioni di questo ritardo e quali le responsabilità.

Noi vogliamo mettere in positivo questa considerazione generale e vedere che cosa ci si attende per lo sbocco positivo di questa vicenda da parte delle forze sociali, da parte del Governo e quindi dal contributo che anche noi, come Parlamento, possiamo e dobbiamo dare.

Abbiamo netta la sensazione che la FIAT abbia in proposito affrontato la crisi aziendale, che è reale, con la volontà di non intavolare una trattativa ed un confronto costruttivo con il sindacato, ma di programmare — e devo dire che vi è riuscita perfettamente — nel confronto con il sindacato,

tempi e modi di rotture e di riprese di dialogo.

Ciò è preoccupante perchè, se insieme ai problemi congiunturali e strutturali, che nel settore dell'auto e nella crisi della FIAT vi sono, vi è questa volontà, allora dobbiamo considerare anche la possibilità che la partita in atto non sia relativa alle relazioni industriali tra una società, una impresa e le organizzazioni sindacali, ma che sia più grossa e che del resto ha alcuni precedenti nelle vicende degli ultimi mesi, in relazione alle operazioni e alla campagna di stampa relativa alla svalutazione della lira. Anche di questo si tratta: l'intreccio c'è su questo terreno. Dobbiamo considerare anche la possibilità — dicevo — che la partita in atto non sia sindacale, ma prevalentemente politica. Di questo dobbiamo preoccuparci perché, se così fosse, si tratterebbe di una partita politica che non mira soltanto ad alcuni risultati in relazione a difficoltà finanziarie, produttive ed occupazionali, ma che punta anche sul fatto di rendere più fragile, più debole, un equilibrio politico e sociale nel nostro paese. Di questo ci preoccupiamo e diciamo con forza che non siamo disposti a consentirlo.

Dal momento in cui abbiamo presentato la nostra interpellanza — l'ho detto prima — si sono verificate alcune novità, che apprezziamo, nella ripresa del confronto a livello del Governo. Però noi puntiamo con decisione (vi puntano le organizzazioni sindacali e crediamo che sia non solo nell'interesse dei lavoratori torinesi, ma nell'interesse generale del paese) alla revoca dei licenziamenti. Riteniamo che ciò debba essere ottenuto in tempi rapidi, onorevole Ministro. Crediamo anche che il Governo non debba limitarsi soltanto ad un'azione di mediazione, ma che debba svolgere una vera e propria azione di accertamento dei dati della crisi sul piano produttivo, finanziario ed occupazionale e ottenere sostanzialmente una base di confronto reale che non sia in alcun modo generica e artefatta.

E voglio dire che quello che non hanno ottenuto le organizzazioni sindacali nei riguardi delle varie imprese per la parte pure contrattuale definita dei diritti di informa-

zione, il Governo dovrà pur ottenerlo, se si richiede un suo intervento e non solo di mediazione. Lo sappiamo tutti, perchè abbiamo operato addirittura con l'aggiunta di un articolo nel decreto economico all'esame del Senato prima e della Camera oggi per sostegni finanziari alle imprese: in particolare (naturalmente si è avuto il pudore di non dirlo in modo esplicito) quell'articolo aggiuntivo poteva essere chiamato in larga parte « articolo aggiuntivo per la FIAT ».

Dico allora che il Governo deve possedere questi dati certi, per sapere se quello che si dice della grossa difficoltà finanziaria della FIAT, della esposizione debitoria di cui si parla sia reale e, se lo è, in che termini; se il dato occupazionale, che prevede una richiesta di mobilità per 15.000 unità circa di lavoratori è reale oppure se — non dico che sia gonfiato — viene sostanzialmente esaltato per altri obiettivi. Un interrogativo a questo proposito dobbiamo porcelo.

Il gruppo dirigente della FIAT dell'anno di grazia 1979, cioè non molto tempo fa, dirigeva quell'azienda avendo cognizione dei dati che riguardavano il mercato delle automobili interno ed internazionale o no? Se la dirigeva, che senso avevano mediamente 300 nuove assunzioni la settimana, pari a circa 10.000 nel corso del 1979 per poi richiedere il licenziamento? Perchè di questo si tratta. Non si può mascherare di fronte all'opinione pubblica, alle forze politiche e sociali la richiesta di mobilità esterna con un fatto di continuità dell'occupazione quando si sa che nell'area torinese, non solo torinese, non vi sono reali possibilità di realizzarla perchè l'area torinese e del Piemonte nel complesso è interessata da fatti occupazionali drammatici che riguardano ad esempio l'Inter-sind, tanto per dirne una; ma da qualche tempo e non da pochi mesi una serie di aziende del settore meccanico e non hanno avuto la disponibilità del sindacato per una mobilità relativa a difficoltà appunto produttive e occupazionali — cito la Singer, la Venchi Unica, l'Emanuel — e non si è trovata nessuna soluzione perchè il mercato non ne offre. Dobbiamo considerare che una crisi occupazionale e un calo di produzione

nella FIAT determinano inevitabilmente nell'indotto un'altrettanta crisi occupazionale; quindi non determinano posti in cui la mobilità si possa realizzare.

E poi il presidente dell'Associazione industriali torinesi Pininfarina ha detto anche lui che ha difficoltà e che quindi ritiene di dover disporre della mobilità per altre centinaia di lavoratori; quindi una situazione complessivamente difficile da affrontare: la colpa è di tutti e di nessuno, questi però sono dati che secondo me vanno verificati per vedere di trovare delle soluzioni che possono essere non necessariamente immediate, perchè non vedo le condizioni immediate. Ecco che quindi io credo che ci voglia molta volontà costruttiva da parte della FIAT come la stanno dimostrando le organizzazioni sindacali. Perchè non è un capriccio e un destino cinico e baro se nell'area torinese e nel Piemonte si sono concentrate decine, centinaia di migliaia di lavoratori che provengono da altre regioni italiane e là hanno costruito la loro famiglia, là hanno stabilito il loro insediamento abitativo, la loro occupazione. Non si tratta di mobilità esterna che riguardi soltanto il Piemonte; il fenomeno che interessa la FIAT ha riflessi inevitabili su tutta l'area occupazionale del paese, certo con più intensità in alcune aree rispetto ad altre ma nessuna esclusa. E allora è un problema rispetto al facile *slogan*, che io capisco nelle intenzioni, di alcuni lavoratori di Torino: « riportiamo la trattativa a Torino ». Ma questa è una trattativa che non si può risolvere a Torino. Abbiamo già verificato che non è in grado Torino, cioè la FIAT da sola, di risolverla positivamente; negativamente si può risolverla a Torino ma non si può risolverla a Torino per le implicazioni generali che ha. E credo che il Governo abbia fatto bene a tenere un orientamento perchè la trattativa non sia a Roma come capitale e sede del « palazzo » — palazzi da costruire ci sono semmai, non palazzi da difendere — ma proprio per determinare il maggior numero di condizioni positive perchè si risolva appunto costruttivamente la crisi che si è posta.

Io credo che la programmazione da parte della FIAT di una *escalation* di questa sua

condotta per i problemi aziendali sia stata studiata con precisione ed è stata attuata attraverso la cassa integrazione per circa 78.000 unità. Si è arrivati poi all'efficienza postale dei 14.000 avvisi di licenziamento e credo che faremmo bene ad affidare le poste alla FIAT piuttosto che l'industria automobilistica. L'unico elemento positivo che del resto ci poteva essere, anche annunciato prima e non così a sorpresa, è l'accordo con la Peugeot: noi siamo favorevoli. Anzi riteniamo che sia una strada giusta quella per l'industria automobilistica italiana di trovare delle convergenze di interessi produttivi e di massimizzazione di risorse finanziarie e anche naturalmente di progettazione con altre case produttrici europee e non europee, individuando i limiti e le condizioni di garanzia perchè questo determini un miglioramento di qualità della produzione e di competitività della produzione sul mercato interno e internazionale.

E quindi, così come siamo favorevoli — lo diciamo qui e l'abbiamo già detto altrove — alla sottoscrizione dell'accordo Alfa-Nissan, noi siamo favorevoli anche a capire un po' meglio che cosa vuol dire l'accordo con la Peugeot, perchè devo dire che qui è ancora oscura non soltanto la dislocazione dello stabilimento e se il fatto occupazionale — pur essendo noi europeisti convinti — riguardi l'Italia o la Francia, ma sono ancora oscure le caratteristiche di quest'accordo. Mentre mi pare che si siano invece ormai prodotte bibbie per quanto riguarda l'accordo Alfa-Nissan. Riteniamo che le proposte del sindacato non siano da prendersi naturalmente come oro colato ma si siano misurate sulla realtà della condizione occupazionale e produttiva della FIAT e quindi vanno verificate. Il Governo deve sostenere e aiutare il sindacato verificando la serietà delle sue proposte e quindi chiedendo che la FIAT faccia controproposte o che dimostri sostanzialmente che non sono attuabili quelle fatte. Mi pare che una delle ultime, quella di ipotizzare la cassa integrazione a rotazione, a scaglioni, come dice l'organizzazione sindacale, vada incontro ad una esigenza generale che dovrebbe essere propria anche della FIAT. Sappiamo infatti che in molti casi la

cassa integrazione per lunghi periodi ha determinato la ricerca di un secondo lavoro, in genere lavoro nero; siamo perciò tutti interessati a che non si creino queste condizioni nè per l'impresa FIAT, nè per altre aziende. È quindi positiva la proposta delle organizzazioni sindacali di cercare di eliminare distorsioni nel mercato del lavoro.

Credo che dobbiamo affrettare i tempi anche sulle soluzioni strutturali. Per questo chiediamo entro quali tempi il piano auto verrà definito; mi pare che ci siano dei ritardi da colmare, per cui con la necessaria chiarezza delle soluzioni e delle scelte si debbono accelerare i tempi, affinché il Parlamento sia anche esso messo in grado di dare una sua valutazione al riguardo. Così pure siamo convinti che bisogna accelerare i tempi dell'approvazione del decreto economico, per venire incontro alle esigenze reali delle imprese non in una crisi che richiede interventi assistenziali, ma in una crisi che determina processi di riconversione produttiva e di razionalizzazione di processi produttivi. Credo comunque che nel lungo periodo la situazione non solo della FIAT, ma dei settori produttivi di beni di consumo durevoli richieda effettivamente strumenti nuovi nel mercato del lavoro; anche su ciò affermiamo la nostra volontà di accelerare i tempi della discussione e dell'approvazione del disegno di legge n. 760, cercando di aggiornarlo, certo in tempi rapidi, nelle parti in cui ciò si renderà necessario. Credo che la competente Commissione della Camera si stia apprestando a questo, comunque la nostra sollecitazione in questa direzione c'è ed è piena.

Per concludere, devo dire francamente che siamo interessati anche a capire se, nel caso degli azionisti FIAT, la famiglia Agnelli ha intenzione di cominciare ad intervenire con capitale di rischio nella situazione della società, perchè sono circa 17-20 anni che ciò non avviene e che vengono dalla società prelevati i profitti, i quali vengono poi consistentemente utilizzati all'estero attraverso l'IFI. A me risulta che negli Stati Uniti la FIAT faccia opera di acquisizione di imprese industriali di medie dimensioni; questo è un suo diritto, per carità, ma quando si

va a delineare un quadro complessivo delle responsabilità imprenditoriali e sociali nella FIAT, tutto questo deve emergere con chiarezza, non vi possono essere zone di ombra.

Circa le azioni del Governo, riteniamo che esso si stia muovendo nella direzione giusta e riteniamo che lo debba fare sviluppando il rapporto nei riguardi delle organizzazioni sindacali e dell'impresa in termini costruttivi, anche definendo quelli che sono atti di intervento del Governo a sostegno di un settore che necessita, proprio perchè settore trainante dell'economia del nostro paese, di interventi pubblici, come del resto sta accadendo in altri paesi, essendo però chiaro nel suo comportamento e atteggiamento nei riguardi della FIAT, dicendo con molta forza e decisione che esso non è un Governo fragile, esposto ai venti dell'impresa torinese, è un Governo che ritiene di trarre la sua legittimità di decisione e di comportamento e la sua credibilità dalla maggioranza che lo sostiene in Parlamento e dal consenso delle forze sociali. In questo non v'è dubbio che si collegano le due questioni: quella della maggioranza parlamentare e quella della forza del sindacato che sostiene un'azione del Governo per uno sbocco positivo della crisi. Confidiamo quindi che ciò possa essere raggiunto al più presto. *(Applausi dalla sinistra)*.

G U A L T I E R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G U A L T I E R I . Onorevole Presidente, questa della FIAT non è una piccola crisi, è una grande crisi; è apparsa subito, fin dall'inizio, come una crisi drammatica, capace di innescare processi pericolosissimi.

Nessuno si meraviglia che ne discuta il Parlamento e che se ne occupi direttamente il Governo.

Non, quindi, una vertenza accanto ad altre vertenze; non un fatto interessante solo Torino o il Piemonte; ma tutto il paese, tutti noi. Sotto questo aspetto di responsabilità nazionale si tratta di una crisi da tenere a Roma e non da spostare a Torino.

Questa grande crisi non è nata all'improvviso, alcuni giorni fa; viene, come è stato detto, da lontano, dall'esterno, anche se non viene tutta dall'esterno, e non ha investito solo noi italiani, ma l'intero Occidente, in forme altrettanto gravi e drammatiche, anche se affrontate diversamente.

« Il più grande disastro della storia industriale moderna », lo ha definito la settimana scorsa « Business-week »; 25 milioni di macchine vendute nel 1980 contro 30 milioni dell'anno precedente, il 14 per cento in meno.

Pensare di risolvere una crisi come questa fuori dal suo contesto generale, dimenticare la sua « natura » e la sua « struttura » e vederla solo in alcuni dei suoi aspetti vicini e contingenti è il modo peggiore che abbiamo per accostarci ad essa e risolverla. « Occasione di rivincita del padronato sul movimento operaio », si è detto; crisi come « ricatto » nei confronti delle conquiste importanti del lavoro degli ultimi anni; aggravamento della crisi come « scelta lucida del capitalismo » per far pagare tutto alla classe operaia. Anche questo è stato scritto.

Così si possono dare delle definizioni di effetto, ma non si esce dalla crisi, non si va molto lontano. E poi tutti questi riferimenti che sono stati fatti — certamente non in questa sede — a Danzica, come se le due questioni avessero in comune qualche cosa, come se lo sbocco che ha avuto la crisi polacca si potesse proporre agli operai torinesi! Direi di lasciare stare Danzica; direi che alcuni sindacalisti dovrebbero smettere di auspicare il ritorno ai « tempi belli » del '68, che non sono stati affatto belli e che essi per primi non saprebbero poi controllare, qualora si ripresentassero.

La crisi è troppo grave e seria perchè sia percorsa da simili banalità. Guardiamo subito quello che è invece uno dei nodi di fondo: è governabile una crisi così grave come questa? È gestibile in termini di controllo democratico? Questo è il problema, che è problema innanzitutto di metodo e di principio oltre che di sostanza.

L'industria può dichiarare unilateralmente lo stato di crisi, scegliere i tempi dei licenziamenti e determinarne l'ampiezza ed il sin-

dacato deve solo resistere fin dove può e come può ed al termine si contano i morti, cioè gli occupati diventati disoccupati e si stabilisce il nuovo equilibrio? Questa è una strada. Oppure il sindacato ha una capacità reale di controllo della crisi in tutte le sue fasi e quindi la governa in modo sostanziale e ne governa i modi ed i tempi, pur nella diversa responsabilità in cui il sindacato si trova di fronte all'industria? Questa è un'altra strada.

Noi repubblicani diciamo che la strada da battere è questa seconda. Noi siamo d'accordo con quel dirigente sindacale che ha detto che per riuscire a dominare la crisi occorre entrare prima di tutto nella sua « cultura », che è quella di un sistema industriale avanzato, non più fatto dalla contrapposizione secca e brutale « occupazione - disoccupazione », « difficoltà - licenziamenti », ma caratterizzato da passaggi abbastanza veloci da settori meno dinamici ad altri più dinamici, in un mercato del lavoro reso flessibile (non trovato flessibile, ma reso flessibile) da accorgimenti contrattuali e da modi propri di aggiornamento professionale. Occorre per questo un padronato diverso. Ma occorre anche un sindacato diverso. Occorre soprattutto una scelta di fondo, quella della programmazione democratica, quel tavolo triangolare continuo, sindacati-industria-Governo, la grande intuizione (sono grato all'amico Anderlini per averlo ricordato) di La Malfa, al quale, quando si era con crisi ancora dominabili, fu opposta la « variabile indipendente » del salario, mentre poi oggi si piange sul fatto che a diventare « variabile dipendente » siano i lavoratori.

Allora, governo della crisi, gestione democratica della crisi, controllo della crisi. È possibile questo? Noi diciamo di sì, se alcuni punti fermi vengono acquisiti dalle parti: innanzitutto che in Italia la crisi dell'auto è una crisi reale, non strumentale, importata ed esasperata dalla FIAT e dalle forze che starebbero dietro di lei per risolvere altri problemi, diversi da quelli aziendali, ossia il potere in fabbrica, il suo rapporto difficile interno con gli operai, rapporto deteriorato e resosi non recuperabile.

Non solo la crisi è reale, ma l'affrontiamo in ritardo, quando all'estero la si è affrontata già, più in profondità e con più coraggio. Essendo il nostro il settore più debole dell'industria occidentale, avremmo avuto bisogno di giocare d'anticipo, mentre abbiamo fatto in modo di tenerci la crisi più a lungo di tutti, muovendoci male ed in ritardo.

Il 26 settembre prossimo farà il suo debutto la prima temutissima *world-car* americana della Ford: circa mezzo milione di queste macchine invaderanno l'Europa nel 1981; nel 1982 un milione di queste macchine (che si chiamano Erika) saranno immesse nella CEE; poi si muoverà la General Motors con un'altra *world-car*, e un altro milione di piccole cilindrate invaderà il mercato della CEE. Nessuna grande casa europea sembra in grado di compiere uno sforzo finanziario analogo a quello americano, che è stato imponente nella progettazione e nella costruzione dei prototipi. Nello stesso tempo, nel 1981, un milione e mezzo di vetture giapponesi (nel 1978 sono state solo 600.000) entrerà in Europa: in tutto avremo 2 milioni di macchine nuove, il 20 per cento delle immatricolazioni. Non è una previsione, ma un fatto, a meno che la CEE non chiuda le frontiere.

Le linee di difesa sono tuttora poche e non sempre percorribili, per motivi legislativi e di trattati, e stanno saltando un po' dovunque. È di ieri la notizia che l'intera rete dei concessionari (è un altro problema ma sempre grave) FIAT in Germania corre il rischio di passare in mano ai concorrenti giapponesi. Questo è il quadro esterno. Altro che drammatizzazione eccessiva della crisi! Qui c'è piuttosto una sottovalutazione della crisi.

Il nostro dovere allora è di avere e di dare della crisi un giudizio esatto e corretto: qual è la sua natura, qual è la dimensione della crisi dell'auto in Italia in questo momento? Essa è data, a nostro giudizio, dall'innestarsi di due fenomeni contemporaneamente, che fanno l'un l'altro da moltiplicatore: una situazione difficile nel mercato di esportazione europeo, il nostro mercato preferenziale, dove è in atto una forte caduta della domanda per la congiuntura generale e per la penetrazione di gruppi giapponesi e americani; una situazione difficile nel mercato in-

terno, per la particolare « malattia » dell'industria italiana.

Rispetto a quella esterna, la situazione interna è allo stesso tempo meno preoccupante e più preoccupante. Meno preoccupante perchè il mercato dell'auto ancora c'è; nonostante tutto, quest'anno registrerà una espansione, ed è ancora protetto dalla penetrazione giapponese. È più preoccupante perchè, nonostante queste condizioni privilegiate, l'auto italiana perde quota anche in Italia nei confronti di altre macchine e di altri concorrenti, soprattutto europei. Il nostro mercato interno è percorso oggi da concorrenti europei fortissimi (Renault, Peugeot, Volkswagen) che hanno fatto enormi progressi nell'ultimo anno in Italia, nel nostro mercato interno, così protetto finora dalla concorrenza giapponese.

Le nostre industrie arretrano nel mercato europeo e in più perdono nel mercato interno. Altro che crisi congiunturale! La crisi non è solo congiunturale, ma è una fortissima e gravissima crisi strutturale. Molti errori ci hanno portato a questo: ci sono stati certamente errori di previsione e di programmazione dell'azienda; ci sono problemi enormi di produttività, di aggiornamento tecnologico, di ricerca, di esuberanza di manodopera. Questa situazione va affrontata contemporaneamente dal punto di vista strutturale e dal punto di vista congiunturale, sul mercato interno e sul mercato esterno, procedendo passo passo, tenendo d'occhio ogni aspetto del problema.

Per quanto riguarda la produttività, ad esempio, abbiamo un enorme *gap* in questo settore e dobbiamo eliminarlo se vogliamo continuare a frequentare i mercati, altrimenti tutti i rimedi rischiano di essere dei palliativi. Nella CEE la media è di 12 vetture per occupato ogni anno, la FIAT ha una media di 10 vetture per occupato, l'Alfa una media di 7. Con questo tipo di produttività strada nel mercato internazionale ne facciamo poca e perdiamo il mercato interno.

La prima cosa da fare dunque è studiare un piano auto che metta insieme i fini, i tempi di un progetto correttivo. Questo piano noi repubblicani non lo chiediamo solo

da oggi, e diciamo che senza un piano di riferimento è impossibile rendere credibili e serie le decisioni che intervengono unilateralmente. Quindi niente politiche dei due tempi, prima la congiuntura e dopo la struttura. Su questo saremo fermissimi ed il Parlamento deve garantire l'unitarietà delle due cose, l'esame congiunto della struttura e della congiuntura.

Pensiamo inoltre che si debba studiare attentamente la possibilità di essere ammessi al Fondo sociale della CEE, dichiarando il Piemonte « area di crisi », come ha fatto la Germania per le zone dove opera, ad esempio, la Volkswagen. Certo occorre non fare in questo campo politiche contraddittorie. Gli europei cercano di proteggerci in tutti i modi dalla penetrazione giapponese, noi invece agiamo in modo confuso. Da un lato chiediamo aiuto per la siderurgia, chiediamo che la nostra « zona auto » sia dichiarata punto di crisi, dall'altro lato andiamo a comprare le strutture metalliche e l'acciaio dal Giappone.

Non possiamo « deludere » in questo modo il quadro europeo, nel quale dobbiamo operare, chiedendo cose che sono in contrasto con altre, un giorno con una bandiera in mano, un giorno con un'altra.

C'è poi il problema sociale, cioè occupazionale. Diciamo che occorre trovare assolutamente un'intesa tra le parti e ci adopereremo ad ogni modo perchè l'intesa ci sia e sia la più soddisfacente possibile. Abbiamo fiducia nella capacità del Ministro. Anche qui però bisogna lasciarsi guidare da qualche principio, non si può affrontare questo problema senza un criterio direttivo. Tutti sappiamo che la cassa integrazione genera il doppio lavoro. Il fenomeno è stato studiato, ristudiato ed è conosciutissimo. È un fatto che un ricorso massiccio ad essa, come quello che si richiederebbe a Torino, immettendo così tanti giovani pensionati sul mercato del lavoro, aggraverebbe e quasi distruggerebbe il mercato stesso per anni. La soluzione migliore e quella di mettere quote diverse di operai sia nella cassa integrazione sia nelle liste di mobilità contrattata.

Questo oggi non potremmo proporlo certo per la Campania o la Sardegna, ma lo si può fare in Piemonte, crediamo, senza compromettere seriamente quel mercato, facendolo anzi rimanere sostanzialmente sano e in grado di riprendere a tirare il più presto possibile. Si tratta di determinare questa quota. L'organico rappresentativo degli industriali piemontesi ha dichiarato che per ogni posto in meno che si dovesse creare nell'attuazione di queste ristrutturazioni, più di un nuovo posto sorgerebbe dalla normale dinamica del sistema delle imprese. Il sindacato ha replicato che la mobilità da occupato a disoccupato non è una soluzione, mentre la mobilità da un posto di lavoro ad un altro può essere una risposta ragionevole. È una strada che va seguita, cominciando da questa grave crisi. Stabiliamo le regole del gioco. Qual è la « velocità » del reimpiego? Quali sono le « garanzie » che si possono dare all'operaio collocato nelle liste di mobilità previste dal contratto? Quali sono le « certezze » che un operaio può avere di rimanere solo per un determinato periodo nelle liste di attesa?

Questi nodi vanno sciolti.

Il nostro collega Claudio Napoleoni, che stimo tanto, ha scritto che, se l'attuale dirigenza FIAT avesse la capacità e la credibilità e se il programmatore pubblico fosse presente e vitale, gli attuali livelli di occupazione nel settore auto andrebbero ridotti, perchè solo così si determinerebbero le condizioni per lo sviluppo futuro del settore e per la ripresa. Chi volesse mantenere la occupazione a scapito della produttività si porrebbe un obiettivo pericoloso. Però, dato che la FIAT non è credibile e così pure il programmatore pubblico, questa strada non può essere seguita. Di qui lo scontro frontale.

Non ci rassegniamo a questa conclusione così pessimistica. Il programmatore pubblico deve essere reso credibile, anche da questa discussione in Parlamento, altrimenti non so per quale motivo faremmo oggi questa discussione.

La dirigenza FIAT deve essere indotta a misurarsi non solo con i dati economici, di cui ha in parte la responsabilità di averli

resi così difficili. La FIAT ha di fronte a sè, al pari di noi, più di noi, anche il dato sociale. Deve affrontarlo. Il momento è delicato. Quasi sempre ci muoviamo quando abbiamo l'acqua alla gola. Proprio per questo occorre dare prova di grande saggezza, senza irrigidimenti e senza « guerre stellari » sui principi, ma pronti a discutere sulle proposte e sui fatti concreti. Se sapremo fare questo, se il Parlamento imporrà questo e si adopererà a questo fine, dalla crisi certamente usciremo. Per ottenere questo risultato ci adopereremo in tutti i modi.

Mi auguro che la risposta del Governo sia tale da introdurre nel confronto delle parti quell'elemento in più di interesse pubblico, di interesse collettivo che lo Stato è tenuto a garantire, signor Presidente, quando due parti così forti e due posizioni così motivate si confrontano e si scontrano e dal

confronto e dallo scontro dipende molto del nostro futuro.

C O L A J A N N I. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

C O L A J A N N I. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non farò a nessuno il torto di ritenere che non è consapevole della gravità dell'argomento in discussione e quindi non perderò tempo a sottolinearne la serietà. Vorrei solo ricordare quanto diceva il sindaco di Torino, cioè che si tratta di 14.000 licenziati che, tenuto conto del carico familiare, diventano quasi 100.000 persone; praticamente una città grande come Alessandria posta in discussione da provvedimenti di questo tipo.

Presidenza del vice presidente VALORI

(Segue C O L A J A N N I). Vorrei ricordare che la crisi che si è delineata a Torino nell'industria dell'auto in questi termini non può non essere considerata suscettibile di creare una serie di reazioni a catena non solo per quanto riguarda i collegamenti che esistono fra l'industria dell'auto e l'indotto, ma anche per quanto riguarda un indirizzo esemplare che può venire all'industria in altri settori in condizioni di aggravamento delle crisi settoriali aperte nel nostro paese.

Quindi dalla vertenza attorno alla proposta di licenziamenti alla FIAT emerge, credo, una sfida assai precisa, un banco di prova assai duro per tutti, per il Governo, per le forze politiche, per i partiti, per i sindacati, per gli imprenditori in Italia, per l'opinione pubblica e per la sua capacità di comprendere i termini reali del problema. In questa crisi così complessa vi è un punto di chiarezza: la forza, la combattività e

anche la serenità della classe operaia torinese in questo momento. Ma nessuno si illuda; chiunque abbia esperienze di lotte di massa sa quanto sia duro e difficile graduare l'azione in ogni momento e sa quanto sia duro il compito di mantenere questa consapevolezza e questa serietà. Nessuno pensi quindi di poter scherzare con il fuoco. Sappiamo che si possono creare situazioni difficili alle quali finora, ripeto, ha fatto fronte con grande senso di responsabilità la classe operaia torinese. Ma si sappia anche che dobbiamo dare risposte concrete nel merito, non genericità, banalità, richiami alla cultura della crisi. Riteniamo che debbano essere date risposte di merito, con fatti che riguardano anche le prese di posizione dei partiti, delle forze politiche, degli intellettuali, di chiunque sia responsabile dell'opinione pubblica, perchè le cose che sono in gioco sono molto più grosse di quanto possa sembrare, riguardano non solo l'avvenire, la prospetti-

va di una città, ma anche quella dell'intera economia italiana e il modo di concepire la intera economia.

Per favore, quindi, non ripetiamo luoghi comuni, non seguiamo il criterio che è sempre invalso in tanta parte della pubblicistica politica di venire a chiedere segnali. Si deve capire — ha detto qualcuno — se i sindacati sono capaci di dare un segnale che accettino la nuova cultura industriale. Non si scherza con il lavoro della gente solo per dare segnali! Approcci di questo tipo sono cose insensate, superficiali e vanno respinti, altrimenti non si viene a capo dei problemi.

Credo — e in questo sono d'accordo con il senatore Gualtieri che mi ha preceduto — che debba essere tenuto fermo un punto, ed è questa la prima richiesta che facciamo al Governo: il punto è che non si può separare la vertenza dei licenziamenti da una iniziativa politica per quanto riguarda i programmi di politica economica nel settore dell'auto. La crisi dell'auto c'è e non si può risolvere a senso unico. La stessa soluzione della vertenza dipende strettamente da considerazioni di politica economica e dal modo di affrontare la crisi dell'auto. Invece — occorre dirlo e siccome le cose stanno così non c'è alcun motivo che da qualsiasi parte questa cosa possa essere messa in discussione — la FIAT opera esattamente nel senso di cercare di isolare in una sede la discussione sulla vertenza e sui licenziamenti e in un'altra le discussioni che riguardano la politica economica.

Entriamo allora, nel modo più pacato che sia possibile perchè la situazione lo richiede, nel merito dei ragionamenti che fa la FIAT e vediamo come li ha manifestati nel corso della vertenza. La FIAT ha detto: ho due problemi, uno riguardante l'eccedenza di macchine rispetto ad una domanda calante e l'altro la competitività della produttività dell'impresa nei confronti di un mercato di dimensioni normali o ipotizzate normali; per questo — dice la FIAT — chiedo i licenziamenti, ma non soltanto la cassa integrazione perchè fin d'ora devo sapere che affronterò i problemi di quando il mercato riprenderà con un numero di occupati inferiore a quello attuale. Credo che debba essere chiaro

che sul problema di fronteggiare la situazione congiunturale c'è stato un accordo con i sindacati. Le casse integrazione attualmente deliberate e che sono in atto rispondono a questo. Nelle discussioni che si sono avute, il principio della cassa integrazione per un numero elevato di dipendenti tale da consentire di smaltire gli *stocks* superiori rispetto al normale è stato accettato da tutti.

È giusto anche quanto dice la FIAT, ovvero che è necessario non separare decisioni che vanno prese adesso per quanto riguarda il futuro successivo dell'auto, perchè vanno accoppiate con decisioni riguardanti la situazione congiunturale, cioè lo smaltimento degli *stocks*. Bisogna decidere adesso — sì, ha ragione la FIAT — le cose che verranno dopo il 1985. Ma che cosa bisogna decidere, onorevole Ministro? Crede davvero la FIAT che tutto il problema si riduca a un carico di manodopera del livello di quello di cui ha chiesto la riduzione? Intanto vorrei chiedere una cosa e le sarei grato se nella sua risposta potesse chiarirmi un punto che non ho avuto chiaro nel corso della discussione. Non ho avuto chiaro se la FIAT intende licenziare 14.000 persone oltre la mancata sostituzione del *turn over* per il 1981; il che porterebbe, alla fine del 1981, ad una minore occupazione non di 14.000 unità, ma di 19.000. Quindi, se la FIAT ha detto così, dobbiamo sapere che non si tratta di 14.000 licenziati, ma di circa 20.000 occupati in meno: 14.000 per il licenziamento, 5.000 per mancata sostituzione del *turn over*.

La FIAT fa il ragionamento secondo il quale alla fine del 1981, con 20.000 occupati in meno, avendo smaltito i sovra *stocks* attraverso la gestione della cassa integrazione, potrà trovarsi con una produzione più o meno uguale a quella del 1979, il che le dovrebbe consentire di essere più competitiva attraverso la riduzione di personale.

Dobbiamo tener conto del fatto che il ragionamento è fallace su due punti: innanzitutto non è vero che è possibile conseguire degli aumenti automatici di produttività, puramente e semplicemente licenziando; occorre che, dopo aver licenziato gli operai, quelli che restano lavorino molto di più di

prima, perchè i costi di produzione non si fanno con i conti della serva: tanti operai, tanto acciaio, tanto mi costa un'automobile; la fabbrica è una cosa assai più complessa, per cui non è vero niente. Le esperienze sono state fatte in tutte le imprese automobilistiche: non è vero che licenziare significhi aumentare contemporaneamente la produttività di chi resta. Infatti, per esempio, come hanno affrontato il problema del calo della domanda le imprese automobilistiche americane? Non licenziando personale un po' qui e un po' lì, ma chiudendo interi stabilimenti, cioè togliendo una parte del ciclo produttivo e non puntando sul fatto che bastava togliere personale perchè quello che rimaneva automaticamente producesse di più.

Ecco un'altra riprova: la FIAT per fronteggiare una domanda elevata non è stata capace di aumentare la produttività dei propri stabilimenti, ma ha dovuto fare nuove assunzioni di personale — come è stato ricordato — per il corso di tutto il 1979.

Qual è allora il rischio vero che corre la FIAT? Che, nel momento in cui la domanda dovesse riprendere, si troverebbe con un personale inadeguato per potervi far fronte. In ogni caso gli incrementi di produttività, considerati anche con il conto della serva, sarebbero certamente insufficienti nei confronti di un mercato che è inevitabilmente destinato a diventare molto più competitivo, appunto perchè non è facile prevedere degli andamenti di domanda superiori a quelli ricordati dal collega Spano; il che significa che l'aumento di competitività sarà molto più forte nel mercato e bisognerà saperci stare in maniera molto più solida di quanto non sia capace attualmente la FIAT.

Il vero tarlo della produttività della FIAT è il modo con cui ha concepito l'organizzazione dei propri stabilimenti. C'è poco da fare: uno stabilimento come Mirafiori è ingovernabile e non si risolve niente dando un colpo all'occupazione, perchè quelli che rimangono si troveranno di fronte agli stessi problemi di organizzazione del lavoro cui si trovano di fronte adesso e nessuno può sperare che da questo semplice fatto derivino gli aumenti reali di produttività.

Ciò non significa che questi problemi non debbano essere affrontati; devono essere affrontati, però, ripensando tutta l'organizzazione aziendale dell'impresa. Ciò non può essere certo fatto nel breve periodo; deve essere prospettato in un periodo di tempo sufficientemente lungo perchè le cose si possano fare.

C'è un secondo argomento che rende fallace la posizione della FIAT ed è che la competitività non si esercita soltanto sui costi: si esercita sulla qualità del modello, sopra i consumi, sopra la capacità di tenere conto delle esigenze nuove. Da questo punto di vista certamente l'accordo con la Peugeot va nella direzione giusta, va sostenuto, siamo d'accordo tutti, ma esso comincerà a dare risultati dopo il 1985; non è che risolva immediatamente qualcosa. Va fatto, bisogna andare avanti in questa direzione, ma proprio per prepararsi alle sfide che verranno negli anni successivi. E di qui al 1985 che cosa facciamo? Soltanto i licenziamenti? Che cosa facciamo per produrre modelli nuovi, per andare incontro alle esigenze nuove? Tutti i risultati delle società automobilistiche dimostrano che attraverso i licenziamenti non si risolve niente. La British Leyland è l'impresa europea che ha il più basso costo del lavoro e che ha effettuato il maggior numero di licenziamenti; ebbene, è l'impresa più in crisi che ci sia in Europa in questo momento. Cosa vogliono i dirigenti della FIAT? Andare a tenere compagnia all'impresa di coda dell'industria automobilistica europea? Nemmeno il protezionismo è una risposta a questi problemi. E vorrei ricordare questo al ministro La Malfa che con tanta tenacia ha conseguito anche qualche risultato, come è avvenuto oggi, con il rinvio sulle spalle del povero cireneo Francesco Cossiga di un'altra nuova grana, quella di decidere lui sull'accordo Alfa-Nissan. Il CIPI se ne è lavate le mani e ha dato questo grazioso regalo al povero Presidente del Consiglio, a cui non so bene se dare di più manifestazione di affettuosa solidarietà o auguri che si levi presto da questo tipo di grane a cui gli stessi suoi colleghi lo costringono.

Quando si arriva a decisioni di questo tipo, però, bisogna sapere bene che gli argomenti contro l'accordo Alfa-Nissan sono argomenti fasulli. Come reagisce l'industria americana alla sfida giapponese? Signor Ministro, ho qui i prezzi delle nuove macchine americane e i prezzi delle macchine giapponesi. L'ultimo tipo della Ford Escort — ne parlava anche il collega Gualtieri — ha un consumo di carburante di un gallone per 30 miglia e costa 5.158 dollari; la nuova General Motors fa 32 miglia per gallone e costa 5.200 dollari. I colleghi possono moltiplicare per il cambio del dollaro, aggiungendovi l'IVA perchè queste sono, come è evidente, al netto di IVA, e fare il conto di quanto costa una vettura americana o giapponese nei confronti di una vettura italiana. La Datsun 210 consuma un gallone per 31 miglia e costa 5.139 dollari; la Toyota consuma un gallone per 28 miglia e costa 5.100 dollari. Ecco la risposta alla sfida giapponese. La migliore risposta alla sfida giapponese è la riduzione dei costi ed il miglioramento dei modelli produttivi; non può essere questa risposta affidata alla capacità di fantasia dell'onorevole Cossiga in questo momento; si deve seguire un indirizzo, un orientamento ben preciso.

Sappiamo benissimo che vendere macchine a questi prezzi, trasformare le produzioni americane perchè debbono passare dalle vetture a sei o ad otto cilindri a quelle a quattro, produrre nuovi modelli richiederà molto tempo e costerà anche un sacco di quattrini. Sono convinto che le imprese americane perderanno nel corso di questi anni; perderanno ma faranno quella trasformazione che gli consentirà poi di rimanere sul mercato e di uscire anzi dominanti nel mercato. Ecco quali sono i termini reali del problema: non quello di credere di uscirsene con i licenziamenti, ma quello di sapere che cosa deve essere fatto ad un certo momento perchè anche la FIAT possa essere fra quelle imprese che usciranno dalla crisi nella diversa situazione del mercato. Il sistema finanziario americano interviene, il Governo americano interviene, un miliardo e mezzo di dollari sono stati garantiti alla « Chrysler » per poter fare operazioni di

questo tipo. Ecco il problema che ora sta davanti a noi nella struttura e nella congiuntura. Chi, come e in quale direzione si interviene per fare queste cose: la riduzione dei costi e l'aggiornamento dei modelli. Invece ci troviamo su una posizione della FIAT articolata su tre punti: uno, insistere sui licenziamenti; due, rifiutarsi di voler dire al Governo e ai sindacati quali sono le sue intenzioni strategiche, non con parole o cose dette in generale, ma di fare puramente e semplicemente quello che le imprese americane fanno nei prospetti che danno ai loro azionisti. Infatti le imprese americane informano sulla loro strategia i propri azionisti e tutta l'opinione pubblica, mentre questo la FIAT non lo vuole fare perchè lo ritiene un'inammissibile interferenza nei suoi affari privati. Tre, far capire che pur rifiutando qualsiasi intervento del Governo e qualsiasi intervento di pianificazione, in parole povere pur schifandoli, qualche soldo dal Governo tutto sommato l'accetterebbe.

Oggi la posizione della FIAT altro non è, ed è questo che rende legittima la grave preoccupazione di questo momento. Oggi ci troviamo di fronte ad una proposta ragionevole dei sindacati e il merito di questa proposta deve essere ricordato, altrimenti nella discussione non si capisce niente! I sindacati accettano la cassa integrazione per 24.000; propongono che venga fatta per 48 mila, 24.000 per ciascun mese, in modo che ci sia un turno di rotazione, richiesta che mi pare del tutto legittima per ripartire gli oneri della cassa integrazione sul maggior numero di persone possibile, avendo tutto il vantaggio di impedire che si concretizzi il doppio lavoro per quelli che dovrebbero andare in cassa integrazione. I sindacati accettano il prepensionamento e il blocco del *turn over*; propongono una mobilità interna e non hanno alcuna opposizione di principio contro la mobilità esterna. Essi fanno un ragionamento molto semplice che non si capisce perchè debba essere respinto: cominciamo con la cassa integrazione; senza escludere le questioni di mobilità abbiamo intanto dato il via a tutto questo; esaminiamo le condizioni reali e vediamo tra qualche mese qual è l'andamento della do-

manda e quali sono le prospettive; facciamo in modo inoltre che la mobilità sia tale. Questo termine è stato inventato per definire la nozione del passaggio da un'impresa ad un'altra; altrimenti si sarebbero continuati a chiamare licenziamenti. Non si sarebbe inventato il termine mobilità se non fosse servito a definire il passaggio da una impresa ad un'altra! Altro non chiedono i sindacati; perchè la FIAT dice di no? Le cose che ho detto io la FIAT le sa benissimo: non presumo di essere uno che conosce l'industria automobilistica meglio dell'avvocato Agnelli o del dottor Romiti! Ma il fatto che la FIAT sa queste cose e contemporaneamente tiene l'atteggiamento di cui ho parlato prima, che cosa può significare? Che c'è una scelta politica di andare non verso un segnale, ma verso un colpo all'organizzazione sindacale democratica dei lavoratori. Signor Ministro, l'obiettivo non della mia parte soltanto ma di tutti, è che questo colpo venga respinto; una posizione che non è giustificata dal punto di vista delle prospettive dell'impresa, che non ha alcuna giustificazione di carattere economico; soltanto politicamente può essere motivata e politicamente dobbiamo respingerla per imboccare la via, invece, della elaborazione di un programma che possa consentire di affrontare realmente i problemi.

Signor Ministro, quando i sindacati non hanno questioni di principio che riguardano la mobilità purchessia da impresa a impresa, vuol dire che, nel corso della discussione del piano, le questioni che riguardano gli organici il sindacato è pronto a discuterle. Invece di cogliere questo punto e di legarlo con le prospettive, si segue la via diversa di precipitare la rottura.

Ecco, signor Ministro, perchè le diciamo che questa vertenza deve essere conclusa presto e bene; presto e bene! Deve essere conclusa respingendo questa pressione politica; deve essere conclusa avviando il processo di programmazione per i problemi dell'auto; deve essere conclusa presto e bene non nell'interesse della classe operaia torinese, ma nell'interesse di tutto il paese.

Signor Ministro, la FIAT non deve passare, nell'interesse di tutto il paese e della

stessa impresa e della stessa FIAT! Questa linea non deve passare! (*Vivissimi applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni.*)

P R E S I D E N T E. Il Governo ha facoltà di rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni.

F O S C H I, ministro del lavoro e della previdenza sociale. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la vicenda di cui oggi discutiamo affonda certamente le sue radici negli anni. Più di recente, nel giugno, la FIAT pose in cassa integrazione, nel periodo 13 giugno-15 luglio, per la sola giornata del venerdì 78.000 operai.

Da allora, senatore Pozzo, e non dagli ultimi giorni, ho quotidianamente seguito la vicenda, rispettando la regola di una trattativa che andava condotta finchè possibile tra le parti sociali.

Dissi già nel luglio in questa stessa Aula, in risposta a diverse interrogazioni di vari Gruppi politici, che la decisione dell'azienda portava in primo piano alla ribalta in maniera drammatica il problema del deterioramento dell'industria e dell'auto.

I motivi contingenti allora espressi si sono ora sommati a debolezze di carattere strutturale. La caduta della domanda di autovetture in Europa nel primo semestre del 1980 si è avvicinata al 10 per cento rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente. A tale caduta si è aggiunto, come è noto, un aumento della penetrazione in Europa dei produttori giapponesi, la cui quota di mercato è mediamente cresciuta dall'8 per cento del primo semestre 1979 all'11 per cento del primo semestre 1980.

Secondo l'azienda la tenuta della domanda sul mercato interno non ha compensato la flessione delle vendite su quello europeo e, nonostante il citato ricorso alla cassa integrazione nei mesi di giugno e luglio e quella prevista per il mese di settembre (ulteriori 8 giorni per 78.000 dipendenti), non potrà evitarsi il formarsi di un ulteriore *stock* valutato in 215.000 unità a fine 1980.

La perdita di posizioni sul mercato impone, sempre secondo l'azienda, un ridimensionamento degli organici. L'attuale ecceden-

za non sarebbe completamente riassorbibile negli anni a venire, tenuto conto del fatto che le previsioni di crescita della domanda mondiale nel corso degli anni '80-'85 non supererebbero in media il 2,5 per cento all'anno e che per riguadagnare competitività la FIAT dovrebbe seguire una politica di consistente recupero di produttività, settore questo in cui lamenta notevoli svantaggi rispetto ai concorrenti europei.

Per adeguare organici e sistema produttivo aziendale alle mutate condizioni di mercato e alle predette esigenze di recupero di competitività la FIAT ha inizialmente proposto di mettere in cassa integrazione, a zero ore fino a tutto l'anno 1981, 24.000 lavoratori iscrivendo gli stessi nelle liste di mobilità, secondo quanto convenuto nel contratto collettivo dei lavoratori metalmeccanici, successivamente esteso ai maggiori settori industriali in occasione dei vari rinnovi contrattuali. Questa misura avrebbe, a valutazione della FIAT, consentito di ridurre gradualmente lo *stock* oggi esistente dei modelli meno richiesti e di evitare il formarsi di indecise eccedenze nel 1981.

In relazione alle prospettive della domanda dopo il 1981, l'azienda precisava, facendo seguito ad indicazioni già fornite sin dal mese di luglio, in 14.500 unità circa il proprio eccesso strutturale di organico. Concordando sulla necessità di fronteggiare la situazione congiunturale mediante misure urgenti di contenimento della produzione, la Federazione lavoratori metalmeccanici accettava il ricorso a massicce dosi di cassa integrazione, peraltro con rotazione del personale interessato. Rispetto al problema dell'eccedenza strutturale di organici, la FLM sosteneva invece che la soluzione avrebbe dovuto essere ricercata attraverso il blocco del *turn over*, i prepensionamenti, la mobilità all'interno del gruppo FIAT.

In merito alla possibilità di utilizzare tali strumenti, la FIAT precisava peraltro che la mobilità interaziendale poteva interessare poche centinaia di persone, che nel calcolare le eccedenze complessive in 14.800 unità (mi pare questa precisazione fosse esplicitamente richiesta dal senatore Colajanni) già era stato tenuto conto delle uscite e

quindi del mancato rimpiazzo del *turn over* ed infine che risultava non agevole valutare gli effetti del ricorso allo strumento del prepensionamento soprattutto perchè lo strumento stesso non è stato ancora tradotto in una precisa norma di legge; comunque è frutto, allo stato attuale, anche nella previsione della legge, di una decisione volontaria dei singoli lavoratori.

Come è noto, dopo incontri preliminari con le parti, che convocai a Roma, per giorni si sono svolte le trattative a Torino per cercare soluzioni alternative alla dichiarata necessità di ridurre gli organici. Poi i colloqui tra FIAT e FLM si sono interrotti: di fronte al rifiuto della stessa FLM di trovare forme di applicazione dell'istituto della mobilità esterna, la FIAT, malgrado il ripetuto invito del Governo, ha dato avvio alla procedura interconfederale per i licenziamenti per riduzione di personale di circa 14.500 dipendenti.

Convinto dell'esistenza di margini per la ripresa del dialogo tra FIAT e sindacati, nel termine di qualche ora ho provveduto a convocare le parti al Ministero, esprimendo nel contempo chiaramente il mio orientamento negativo in ordine allo strumento del licenziamento, ritenendolo, nell'attuale situazione e nel caso specifico FIAT, misura gravida di rischi e implicazioni economico-sociali più generali e comunque surrogabile con altri strumenti da individuare con il consenso delle forze sindacali. Del resto so — e ho il dovere di dirlo in questa sede — che una diversa ipotesi determinerebbe una grave e forse incontenibile conflittualità, che non coincide certo nè con gli interessi del paese nè con la volontà delle confederazioni sindacali che, al contrario, hanno quotidianamente manifestato la capacità di ricercare soluzioni eque, seppure non prive di sacrificio.

Essendo tuttora in corso le trattative ed essendo suscettibile di modificazioni sostanziali l'atteggiamento delle parti, mi limito ad informare sugli ultimi sviluppi. La FLM ha riconfermato le disponibilità già manifestate in sede sindacale sia rispetto ai problemi di riduzione contingente degli *stocks* di macchine invendute, attraverso il ricorso

alla cassa integrazione guadagni, garantendo la rotazione dei lavoratori interessati, sia rispetto al riequilibrio strutturale dei livelli occupazionali: blocco del *turn over*, mobilità interna nell'ambito degli stabilimenti del gruppo, prepensionamento ed agevolazioni all'esodo dei lavoratori esuberanti.

La FLM ha inoltre richiesto la verifica, entro il 31 marzo 1981, dei risultati raggiunti sulla base degli strumenti sopra indicati effettivamente applicati. In tale verifica sarà significativa, secondo la federazione, la valutazione degli stessi risultati dei corsi di riqualificazione professionale atti a riequilibrare i dati qualitativi dell'organico FIAT da un lato e dall'altro ad impedire la logica del licenziamento e della riassunzione di altri lavoratori. Inoltre, secondo la FLM, occorre prevedere la verifica conclusiva al 31 dicembre 1981 dei risultati complessivi ottenuti sulla base della congruità tra i dati produttivi, quelli di mercato e quelli occupazionali ed in tale occasione dovranno essere valutati gli strumenti idonei a far fronte a questa evenienza, tra i quali anche il ricorso alla mobilità da posto a posto di lavoro con passaggi diretti e contrattati fra le parti o meglio, io dico, programmati.

Rispetto a questa posizione la FIAT ha ribadito la necessità del ricorso alla cassa integrazione guadagni straordinaria a zero ore senza rotazione per 24.000 lavoratori fino al 31 dicembre 1981 (fra l'altro vorrei dire che il calcolo dei costi di questa operazione è di circa 220 miliardi); l'avvio immediato degli strumenti indicati dalla FLM, ritenuti positivi ma insufficienti ad assorbire l'esubero strutturale; di conseguenza la definizione di liste di mobilità extra-aziendale da subito per avviare immediatamente l'adeguamento degli organici sulla base delle norme del contratto dei metalmeccanici.

Sempre nel corso della trattativa ho invitato la FIAT ad illustrare non solo la situazione contingente, ma anche i programmi di investimento previsti nonché gli accordi e le iniziative di cooperazione anche con gruppi ed aziende di altri paesi. Su questo punto devo dire, per riconoscimento della FLM, che finalmente sono stati resi noti dati ed elementi che rispondono a quella cor-

retta informazione che il senatore Colajanni giustamente poneva a base di un corretto concetto moderno di rapporto tra azienda e sindacato. A mio modo di vedere però gli obiettivi del piano devono essere chiariti ulteriormente e posti a garanzia dell'accordo che mi auguro si possa raggiungere. Mi pare che i dati, resi noti al tavolo delle trattative, non possano restare nell'ambito limitato della trattativa stessa.

Dalla esposizione della FIAT, per la verità ampia e molto precisa, è emerso che la domanda e la quota del mercato estero sono in caduta per la difesa, sui mercati nazionali, delle case costruttrici e l'accelerato attacco giapponese. La diminuita competitività del prodotto italiano, per effetto del rapporto costi-cambi-prezzi-ricavi, è stata sostenuta dalla FIAT con erosione dei margini. Dal 1979 è in atto una caduta violenta dei mercati europei a causa dei fenomeni macroeconomici, politica antinflattiva (occupazione e credito) recessione generale. La caduta risulta essere, facendo un confronto tra il primo semestre 1980 e il primo semestre 1979, in accelerazione: -2, -5, -9, -11 per cento rispettivamente per marzo, aprile, maggio e giugno 1980. La quota del mercato europeo è calata dal 5,14 per cento al 4,07 per cento. Confrontando il livello delle esportazioni delle maggiori case europee si osserva che il mercato è calato, riducendosi il volume esportato a causa del forte incremento giapponese. Per la FIAT avrebbe giocato in modo particolare la penalizzazione dovuta alla vertenza del 1979.

La dinamica dei prezzi FIAT ha seguito quella delle altre case europee, mentre la penetrazione giapponese è stata sostenuta da una politica dei prezzi. La FIAT auto nel mercato europeo, secondo le previsioni, perde sia in volume che in quota. L'importo è aumentato notevolmente nel 1979, specie nel secondo semestre, e per il 1980 è in atto, in modo graduale, il suo ridimensionamento.

La competizione del prodotto, che caratterizzerà i prossimi anni, non riguarderà solo il contenuto autenticamente innovativo del prodotto stesso, ma sarà duramente giocata anche sulla quantità di nuovi modelli, nuove versioni, ristilizzazione ed aggiornamento

dei modelli esistenti. È certa una concentrazione di sforzi della concorrenza in questo senso e la competitività delle imprese troverà una concreta manifestazione nella tempestività del rinnovo, nella razionalizzazione della gamma e nella quantità dei suoi interventi.

Nel periodo 1980-85 sono previsti dalla azienda stanziamenti per nuovi investimenti nella misura di 5.400 miliardi così ripartiti: sviluppo, progettazione e innovazione, 1.400 miliardi; industrializzazione prodotti, 3.000 miliardi; razionalizzazione costi, prodotti e produzione, 1.000 miliardi.

Infine il recente accordo tra la maggiore casa automobilistica francese e la FIAT prevede la progettazione di un motore a basso consumo che darà luogo alla costruzione di un milione di unità all'anno.

Su questo e su altri problemi e sul loro significato è in atto un complesso lavoro di approfondimento e di verifica a livello europeo. Tra l'altro i Ministri del lavoro comunitari si incontreranno presto per esaminare l'evoluzione del settore e le sue prospettive occupazionali.

Richiamati i termini attuali del confronto in atto tra le parti, ritengo che sia precipuo dovere del Governo evidenziare il fatto che la vicenda FIAT costituisce un brusco richiamo per la classe dirigente italiana in quanto pone in rilievo che ogni ritardo nell'affrontare con una appropriata politica industriale l'evoluzione strutturale dell'apparato produttivo crea problemi sociali di difficile governabilità, se non anticipatamente previsti e recuperati all'interno di un più globale disegno progettuale.

Pur avendo consapevolezza del fatto che la vertenza sindacale in atto si iscrive in un contesto ben più ampio che sfugge alle sole competenze istituzionali del Ministro del lavoro, non posso non richiamare, nei suoi dati essenziali, alcune delle cause oggettive che sono all'origine di essa aggiungendo che alcune decisioni, come quelle relative al piano auto, sono urgenti.

In particolare, si è in presenza di un mercato mondiale, europeo e italiano che si sviluppa a tassi molto più contenuti rispetto al passato, con una aggressività commerciale e produttiva delle case giapponesi che sarebbe

stata di rottura anche in un mercato in crescita e che risulta drammatica in un mercato sostanzialmente stagnante o, come nell'ultimo anno, in calo assoluto, aggressività alla quale — sono d'accordo con chi lo ha posto in evidenza — non si può dare una risposta puramente protezionistica con una produttività del lavoro in entrambe le due maggiori case italiane da tempo al di sotto della media europea, una intensità del capitale sostanzialmente allineata alla media europea, un progressivo accumularsi di ritardi nell'adozione di nuovi modelli e di nuove tecnologie da parte delle case italiane che ha portato la loro quota di mercato a contrarsi sistematicamente da alcuni anni, con una progressione particolarmente accentuata nel 1979, un meccanismo di ricostituzione del capitale proprio dell'impresa effettuato attraverso la manovra dei fondi di dotazione nel caso dell'Alfa Romeo, ritardi, nel caso FIAT, nell'adeguamento dei mezzi propri dell'impresa, il che può essere ritenuto contemporaneamente causa ed effetto, assieme a quanto richiamato nei punti precedenti circa la perdita di aggressività commerciale e produttiva dell'impresa.

Debbo ricordare infine l'oggettiva scarsa attenzione attribuita nelle valutazioni e nelle decisioni di politica industriale al settore auto; scarsa attenzione che, se vogliamo essere del tutto sinceri, ha accomunato pressochè tutte le forze pubbliche. Basti richiamare il fatto che da nessuna parte venne richiesto, in sede di prima applicazione della legge n. 675, di sottoporre l'automobile allo studio ed all'approvazione di un piano di settore.

Dalla vicenda attuale non si esce quindi senza toccare tutti gli elementi negativi che hanno concorso al deterioramento della situazione. Volendo procedere per punti schematici che costituiscono l'architettura portante del piano auto che ai primi di ottobre dovrebbe essere disponibile nella sua stesura definitiva, sembra indispensabile richiamare fin d'ora l'insieme delle operazioni che si rivelano necessarie per recuperare parte almeno del terreno perduto e rimettere su un piede di tenuta strutturale il settore dell'automobile. Occorre una rapida predispo-

sizione di strumenti di sostegno alle innovazioni tecnologiche e sistematiche nel comparto dell'auto e nella componentistica più rilevante, tenendo conto della necessità che tali innovazioni vengano perseguite attraverso alleanze che garantiscano lo sfruttamento adeguato delle economie di scala e che reggano il confronto con la concorrenza più agguerrita; mi riferisco non solo al Giappone, ma anche nei prossimi 2-3 anni alle due maggiori case americane, come mi pare abbia rilevato il senatore Gualtieri.

È necessaria inoltre una più solida struttura del capitale della maggiore impresa italiana, ritenendo che l'impegno dello Stato debba costituire un'occasione di impegno parallelo della proprietà attraverso la immissione di nuovo capitale, attraverso una più adeguata finalizzazione dei mezzi finanziari del gruppo allo sviluppo di un settore, l'auto, che rimane strategico ai fini del mantenimento dei livelli occupazionali. In proposito mi pare di dover anche rispondere ad uno dei punti della interrogazione del senatore Donat-Cattin, rilevando che non mi risulta esservi un bilancio consolidato specifico della FIAT auto, ma vi sono dati del bilancio consolidato del gruppo FIAT che sono stati resi noti a mezzo stampa e che dimostrano una solidità patrimoniale discreta, una capacità di reddito però decisamente in calo: 39 miliardi di utili su un fatturato di oltre 15 mila miliardi, mentre nel 1978 aveva chiuso con un utile di 75 miliardi.

Cogliendo questa occasione voglio chiarire che circa l'eventuale erogazione alle aziende dei benefici previsti dall'articolo 37 del decreto n. 503, non ancora convertito, non sono state definite le condizioni di accesso ai benefici, nè i settori interessati. Lo dico anche perchè ho visto qui un comunicato di una agenzia di stampa che annuncia che sarebbero stati definiti; questo però non è avvenuto e ritengo che sia quanto mai inopportuno che ciò avvenga senza aver contestualmente definito le vertenze che sono aperte.

Occorre inoltre l'accettazione da parte sindacale di alcune misure di intervento sul mercato del lavoro al fine di elevare i tassi di produttività del lavoro, armonizzandoli a

livello europeo, assecondando gli aggiustamenti occupazionali indotti dai processi di ristrutturazione all'interno di una politica attiva del lavoro che tenga ovviamente conto dei vari livelli di equilibrio dei mercati regionali del lavoro.

Da ultimo occorre superare l'attuale situazione di incertezza al fine di rendere di nuovo l'Italia un paese capace di localizzare al proprio interno iniziative produttive anche di scala sovranazionale in grado di incorporare le sostanziali innovazioni previste per l'automobile a partire dalla fine della prima metà degli anni '80. Non sarà certo il Ministro del lavoro a sottovalutare come l'agibilità delle ipotesi di ristrutturazione del settore e più in generale della industria italiana passi attraverso la predisposizione di opportuni strumenti di regolazione del mercato del lavoro. La crisi occupazionale è grave e non solo nel settore dell'auto e si diffondono sintomi crescenti di malessere sociale. Abbiamo una strumentazione come Ministero del lavoro molto fragile sul piano operativo e sul piano finanziario e sicuramente non all'altezza degli eventi che dobbiamo fronteggiare.

Il rallentamento del meccanismo di crescita, le mutate condizioni del mercato internazionale, le conseguenti esigenze di riconversione impongono alla politica del lavoro la ricerca di nuovi equilibri tra occupazione e competitività. Non c'è dubbio che per le imprese esiste un problema di mobilità, che la sequenza dei provvedimenti venuti alla luce dopo la legge sulla riconversione industriale ha cercato di agevolare, con risultati quasi nulli per ora, mentre perdevano progressivamente vigore istituti e strutture esistenti, dal collocamento alla formazione professionale.

Qui sta il nodo fondamentale del prossimo sviluppo ed è facilmente prevedibile che, in mancanza di una seria capacità di innovazione della struttura dell'impiego e della necessaria dotazione dei mezzi tecnici e di personale, le prospettive di governare i processi di aggiustamento del mercato del lavoro appaiono sempre più difficili. Parte della politica attiva del lavoro, che è il rovescio del sistema del collocamento conse-

guente alla legge del 1949, è la politica del mercato del lavoro e, al suo interno, la capacità di informazione rapida, a tempi reali, sulla domanda e sulla offerta e quindi la gestione pubblica della mobilità.

Serve una legge nuova in merito, ma servono anche strumenti molto diversi da quelli attuali sul piano dell'automazione, del personale, del collocamento e del servizio ispettivo. Oggi la cosiddetta mobilità, specie sui grandi numeri, non è gestibile se non attraverso un grande sforzo del servizio pubblico e soprattutto nel pieno consenso tra le parti sociali.

Su questo piano e con questi intendimenti stiamo lavorando e non certo in un atteggiamento di pura mediazione, ma di attiva ricerca, di accertamento e proposte. Sotto la spinta di eventi tecnologici, economici e politici, soggetti alla continua pressione del cambiamento, dobbiamo dunque prevedere profondi mutamenti in alcuni organismi e in alcune istituzioni al fine di adeguare le strutture della politica del lavoro alla realtà di una intensa evoluzione. Troppo poco si è fatto finora sul piano concreto ed elementi di eccessiva rigidità sopravvivono nell'economia italiana, ostacolando i necessari processi di flessibilità e di mobilità dei fattori produttivi.

Ci sono state in passato, certo, anche spinte garantiste sindacali spiegabili, ma ora non si può certo ignorare che il rischio più grave è che la grande azienda pensi di risolvere il problema senza o contro i sindacati.

Come ministro del lavoro ho avanzato precise proposte per attenuare tali rigidità in materia di servizi, dell'impiego, di mobilità dei lavoratori e di integrazione salariale. Certo condivido pienamente tutti i richiami, che anche qui sono stati fatti, all'urgenza di una approvazione del disegno di legge 760, che è all'esame della Commissione lavoro della Camera.

I tempi stringono e da questa sede qualificata mi permetto di ribadire la mia assoluta coscienza dell'urgenza del varo del provvedimento. Domani dovrebbe essere espresso il parere della Commissione bilancio (poichè a poco servirebbe avere l'approvazione

di una legge senza i necessari finanziamenti per le innovazioni che prima ho descritto come indispensabili dal punto di vista delle strutture e della disponibilità di personale) e, subito dopo il parere che verrà espresso domani, la Commissione lavoro potrà affrontare in sede legislativa il tema, essendo già stato dato l'assenso da parte di tutti i Gruppi parlamentari.

Del pari, l'altro strumento da predisporre entro il tempo più breve possibile è quello del prepensionamento, cioè il diritto alla liquidazione della pensione prima del raggiungimento dell'età pensionabile, con un anticipo massimo di cinque anni, e il computo dell'anzianità contributiva del periodo intercorrente tra la data di pensionamento e quella del raggiungimento del limite normale di età. Questo istituto era stato per la verità prorogato con il decreto-legge 11 dicembre 1979, n. 624, la cui mancata conversione nel precedente Governo, oltre ovviamente a far decadere il beneficio, ha anche creato una grave situazione di disparità tra i lavoratori di aziende per le quali era già intervenuto un provvedimento che consentiva di accedere al beneficio stesso e i lavoratori per i quali un siffatto provvedimento non era stato adottato.

È per questi motivi che ho ritenuto di reintrodurre l'istituto in sede di predisposizione del disegno di legge recante norme per l'adeguamento delle strutture e delle procedure per la liquidazione urgente delle pensioni e per il trattamento di disoccupazione, atto che, presentato al Senato, mi auguro possa essere posto all'ordine del giorno della Commissione lavoro nella sua prossima seduta; ed anzi colgo questa occasione per dichiarare la richiesta esplicita del Governo che sia data una procedura urgente a questo provvedimento.

Di fronte ai gravi fatti di questi giorni ho avvertito l'obbligo morale prima che istituzionale di stimolare le parti con tenacia perchè si impegnino nella ricerca di una soluzione positiva della crisi in atto. Risolvere i problemi con i licenziamenti, come ho già detto, fa parte di un bagaglio culturale prima che gestionale che penso sia parte di un passato superato. Giustamente ci si do-

manda che senso abbiano i progressi della scienza e della tecnica, l'affinamento sofisticato degli strumenti di previsione e di programmazione se poi la ricetta finale rimane quella di sempre che ha contrassegnato i problemi dei lavoratori.

Ma dobbiamo andare oltre gli stati d'animo, dobbiamo pervenire ad una valutazione critica e spregiudicata delle cause che sono all'origine della crisi della nostra società per definire nuovi obiettivi e linee di azione che guidino la risalita dalle sacche della depressione. Dobbiamo gestire un profondo cambiamento che deve incidere sulle strutture economiche e sociali, sugli equilibri di potere, coinvolgere le aspettative del mondo del lavoro secondo la logica di un sistema democratico che rifiuta soluzioni verticistiche imposte dall'alto e conformismi unanimistici manipolati dal basso.

Condizione essenziale è di avere un quadro comune di conoscenze a cui riferire tutte le soluzioni possibili. Quando si chiedono sacrifici occorre sapere se l'entità di essi è proporzionata alle esigenze, se concorrerà a risolvere i problemi o a rinviarli, se la distribuzione degli stessi tra le diverse parti è equa oppure no. Bisogna sapere di più, avere informazioni non casuali e frammentarie per migliorare la qualità delle decisioni e delle azioni; in altre parole deve crescere la capacità di guidare e di orientare verso obiettivi voluti le grandi potenzialità della nostra società.

La vicenda FIAT nel concreto ha messo in evidenza come la tempestività nella programmazione e nella predisposizione degli strumenti di intervento non senza una politica industriale e del lavoro costituisce una premessa indispensabile per governare i complessi problemi che derivano dal cambiamento strutturale dell'economia. Occorre allora mettere in luce in particolare l'urgenza di definire un piano di settore che indichi un quadro di riferimento all'azione congiunta dell'impresa pubblica e privata, avendo presente l'evoluzione del mercato del lavoro e le intese comunitarie; la necessità del metodo negoziale e consensuale anche per affrontare situazioni di crisi e pro-

blemi strutturali, tenendo conto delle strette interconnessioni tra problemi tecnico-economici e relative implicazioni sociali; la necessità di un efficace lavoro congiunto del Governo e del Parlamento nel predisporre e approvare tempestivamente le misure necessarie alla soluzione sia dei problemi economici che di quelli sociali connessi a queste situazioni. Da ultimo il coinvolgimento attivo e responsabile delle autorità locali, regionali, provinciali e comunali in cui si inserisce l'incontro che ho avuto già per due volte e questa mattina con il presidente della regione Piemonte, con il presidente della provincia di Torino e con il sindaco di Torino Novelli, incontro che ha consentito di riscontrare la nostra totale convergenza di valutazioni e di obiettivi. Si è convenuto di continuare in uno stretto rapporto di informazione e di azione innanzitutto nella ricerca della revoca delle procedure di licenziamento e nel rifiuto di un metodo unilaterale di ricerca di soluzioni, di razionalizzazione produttiva non realizzabile senza una precisa volontà di soluzioni consensuali cui le confederazioni sindacali hanno dato un contributo altamente responsabile e costruttivo. In tal quadro l'incontro tra responsabili centrali e locali risponde all'esigenza di meglio governare la complessità delle variabili locali e nazionali che interagiscono nella dinamica dei fenomeni conflittuali e danno consistenza concreta al tessuto democratico del nostro paese in termini di reale partecipazione.

Infine, desidero vivamente ringraziare la Presidenza del Senato e i Gruppi per aver voluto dedicare questa seduta all'esame di un così delicato problema, offrendomi l'occasione di ricevere preziosi suggerimenti e orientamenti che assicuro terrò ben presenti alla ripresa delle trattative che avverrà subito dopo questa seduta. Ritengo che questo dibattito comporterà la ricerca difficile ma necessaria di una soluzione di una vicenda che per la sua dimensione e per i significati di politica economica e di democrazia industriale di cui si è caricata assume il valore di una indicazione di linea e di una precisa scelta che richiede la più piena solidarietà delle forze democratiche e delle

forze sociali, per dare ai lavoratori e al paese maggiore serenità e certezza dei diritti conquistati attraverso lunghe e dure lotte. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

L A N D O L F I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* L A N D O L F I . Mi ritengo soddisfatto della risposta del Ministro che mi è parso, senza alcuna enfasi, esprimere un giudizio non neutrale su questa vicenda, rifiutando — come credo sia dovere di tutti noi — innanzitutto il metodo del licenziamento come metodo brutale di trattativa. La FIAT certamente, nell'inviare le 14.000 lettere di licenziamento, sapeva perfettamente di mettere il sindacato in difficoltà di fronte alla sua base operaia. Oggi abbiamo una trattativa in corso, in cui l'atteggiamento della FIAT resta arroccato e intransigente, mentre tutti abbiamo riconosciuto alle organizzazioni sindacali una evoluzione, e sappiamo quanto ciò costi alle organizzazioni di categoria unitaria, alla federazione unitaria.

Sono anche soddisfatto perchè mi sembra che il Ministro abbia consentito con una considerazione contenuta nella mia interrogazione, secondo la quale l'atteggiamento che la FIAT avrà nel corso della trattativa col sindacato non potrà non influire sulla definizione del parte del Parlamento delle modalità di accesso ai benefici e all'erogazione delle risorse per le aziende in crisi previste dal decreto economico che è in corso di conversione. Se si pensa e si riflette con attenzione, è questa una delle poche armi che hanno il Governo e il Parlamento per influire positivamente sul corso di questa vicenda. Mi permetto di insistere e di rendere esplicita questa proposta anche in questa mia risposta; deve esser chiaro che la FIAT in nessun modo potrà accedere ai benefici e all'erogazione delle risorse previste dal decreto economico se non a condizione di giungere ad una soluzione positiva della trattativa e alla revoca dei licenziamenti.

Lo so che da parte del Governo e da parte dello stesso Parlamento può essere un atteggiamento di durezza; ma è uno dei pochi

atteggiamenti consentiti in una vicenda di questa natura, nella quale abbiamo al tavolo delle trattative due parti che sono dispari nella forza contrattuale.

Mai come in questa vicenda credo che sia giusto ricordare ciò che diceva un ex Ministro socialista del lavoro, il nostro compagno Giacomo Brodolini, e cioè che in vicende di questa natura non solo il ruolo di un partito di sinistra come il nostro, ma il ruolo di un Governo democratico, il ruolo del Parlamento deve essere sempre dalla parte dei lavoratori. (*Applausi dalla sinistra*).

S P A D A C C I A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S P A D A C C I A . Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, credo che gravi su questo dibattito un sospetto che questa mattina una delle numerose vignette dedicate al drammatico caso della FIAT da un giornale esprimeva efficacemente. Nella vignetta era raffigurato l'avvocato Giovanni Agnelli in una cabina telefonica in veste di rapitore il quale, parlando con un immaginario interlocutore, diceva: ho con me i 14 mila operai. Stanno bene. Preparate i soldi.

Questo sospetto è stato più o meno richiamato anche in questo dibattito e si traduce nella preoccupazione che la massima azienda italiana del settore metalmeccanico — ed una delle più forti protagoniste del mercato europeo e mondiale dell'auto negli ultimi due decenni — si accinga a chiedere ufficialmente di entrare sotto la protezione e i finanziamenti dello Stato economico assistenziale del nostro paese. Non perchè la FIAT non sia già, in varia misura, protetta dalla politica dei prezzi attuata nel nostro paese e sovvenzionata indirettamente da una serie di altre misure, ma perchè si accinge a chiedere di entrare ufficialmente nel perimetro dell'assistenzialismo economico che caratterizza oggi gran parte della grande impresa e tutta la grande impresa pubblica nel nostro paese.

Non contesto quello che diceva il senatore Gualtieri; la crisi è grave ed esiste; la crisi è mondiale e non nazionale; caso mai

noi godiamo il vantaggio di vedercela arrivare con qualche ritardo rispetto all'andamento congiunturale internazionale.

La crisi non è congiunturale; ma è strutturale. Tutto vero. Ma la FIAT scopre solo oggi, nell'estate del 1980, le enormi differenze che si erano create sul piano della concezione dei modelli, sul piano dell'organizzazione imprenditoriale e della sua riconversione, sul piano del rapporto tra lavoro impiegato e prodotto in termini di produttività tra le nostre aziende, le altre aziende europee e quelle più avanzate americane e soprattutto giapponesi?

Scopre oggi la FIAT, scopre oggi il Governo, scopre oggi il Parlamento che l'industria americana si è messa già in grado da tempo di affrontare anche nel breve periodo, con grosse riconversioni, tali esigenze? E noi invece dovremo attendere gli effetti dell'accordo Fiat-Peugeot e di quello ancora discusso e contrastato Alfa-Nissan?

Credo che ci sono grosse responsabilità di carattere aziendale, di direzione aziendale ed anche di carattere politico.

Se c'è il sospetto di questo ricatto, dobbiamo dire no al ricatto anche se dubito che ci sia qualsiasi capacità di resistenza di fronte ad esso: infatti, il ricatto a questo punto diventerà congiunto; la FIAT coinvolge responsabilità di altri, coinvolge in primo luogo classe operaia e sindacati. La posta in gioco di questo ricatto è oggi il posto di lavoro di decine di migliaia di operai ma il destinatario finale è la collettività.

Perchè responsabilità di Governo? Perchè di fronte ai grossi problemi di conversione industriale che abbiamo avuto negli anni passati i governi, la classe politica, il potere pubblico nel suo complesso, lo stesso Parlamento, sono stati inerti e assenti. Non era pensabile che, di fronte all'imponibile di manodopera che si lasciava crescere nel settore pubblico, prima o poi (questo è un segnale d'allarme preoccupante perchè dopo la FIAT arriverà la Montedison e poi altri grossi settori industriali in crisi) anche la grande impresa privata non pretendesse di entrare a pieno titolo nel perimetro dell'economia assistita.

C'è un altro sospetto che voglio richiamare perchè credo alle cose che diceva il senatore Colajanni, che cioè non si può prevedere oggi per il 1981 e per il 1982 quale sarà l'esigenza di manodopera della FIAT: il sospetto deriva dal no alla cassa integrazione a rotazione. I sindacati, di fronte ad una richiesta di cassa integrazione, propongono un provvedimento che limita gli effetti perversi sul mercato della cassa integrazione ma la FIAT dice no e ci propone oggi di fatto 20.000 licenziamenti per esigenze di mercato che non saprà quali saranno nel 1981. Ho il sospetto che dietro questo no non ci sia una esigenza produttiva ma una strategia di politica sindacale volta a colpire settori indesiderabili della classe operaia torinese. Questo sospetto deve essere a chiare lettere evocato qui e sottoposto, in una trattativa così grave e delicata, al Ministro del lavoro: cioè che in gioco non siano i 20.000 licenziamenti che di fatto si chiedono oggi ma i 3 o 4.000 finali che la FIAT alla fine riuscirà ad imporre e che corrispondono a 4.000 persone che la direzione FIAT ha già in testa.

D O N A T - C A T T I N . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D O N A T - C A T T I N . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, esprimo soddisfazione per le risposte del Ministro ai quesiti posti e rimango in una posizione di attesa per quella parte alla quale il ministro Foschi, non credo per sua volontà, non ha dato risposta, tenendo conto che l'interrogazione era rivolta in primo luogo al Presidente del Consiglio e quindi intendeva implicare tutte le questioni finanziarie e industriali che sono connesse e non sono disgiungibili dal fatto vertenziale.

Le richiamo brevemente perchè la replica abbia un qualche valore.

La FIAT era già in una fase difficile prima che sopraggiungesse una congiuntura che ha coinvolto tutta l'industria automobilistica dell'OCSE, del mondo occidentale. Quando, nel 1975, a Torino si celebrò una con-

ferenza sul lavoro e sull'occupazione e gli Agnelli erano al centro dell'attenzione di tale conferenza, indetta dalla nuova guida della regione, già vi era quella divaricazione per la quale francesi e tedeschi recuperavano quote di mercato mentre la FIAT ne perdeva ancora avendo perseguito la politica del massimo prezzo possibile all'interno ed avendo intrapreso una linea direttrice che tende alla diversificazione produttiva, a costituire la *holding* fra le dieci società, anziché intensificare i propri sforzi di produttore di automobili, nel settore delle automobili. Questo rilievo è contenuto anche nella bozza di conclusioni finali della commissione che ha elaborato il programma di settore.

Sotto questo aspetto c'è una mancanza di indicazioni, rispetto a quello che il Governo intende fare, che vada al di là della conoscenza, che già in luglio giornalisti specializzati, come Turani, registravano su « Repubblica », della disponibilità di 1.500 miliardi per interventi di politica industriale. La somma è poi emersa quasi da una scatola a sorpresa, nel corso del dibattito sui provvedimenti di politica congiunturale. Qui emergono tutte le perplessità verso un *management* che ha accumulato gli errori che sono stati accumulati in questo periodo. Capisco che esso induca anche in alcuni miei amici un linguaggio vago ed astratto, come quello che ha contestato il senatore Colajanni, riferendosi, erroneamente, a Carniti, poiché Carniti non è persona delle astrazioni: quando parla della crisi tratta di un problema reale, verso il quale conta avere o non avere una cultura. Tutto questo non induce in me alcun complesso di pudore e di sacralità. Devo dire, perciò, che gli errori sono stati gravissimi e l'affidare in quella direzione denaro pubblico senza avere una garanzia di cambiamento del *management* rappresenta una non sicurezza del buon impiego e un rischio che si corre, non dico in termini assistenzialistici, perchè almeno una utilità si darebbe, ma peggio ancora di sprecarlo del tutto. Lo dico perchè dalla operazione « Ritmo America », alla diversificazione produttiva, ai continui cambi di dirigenza, a tante altre iniziative che sono

note a chi vive e all'interno e in un contatto trentennale con questo gruppo, tutto testimonia di una dequalificazione di livello che rasenta il limite della non credibilità per qualsiasi operazione che venga intrapresa da un *management* di questo tipo.

La seconda cosa che mi preme dire è questa: a me non risulta che esista un bilancio consolidato di gruppo. Esiste? Chiedetelo. Ci sono dei documenti che devono essere portati entro il 30 settembre al CIPI o al CIPE, ed in quell'elenco, come invece avviene per la 675, non c'è il bilancio consolidato. Chiedetelo. Io credo che non ci sia; ma chiedetelo per sapere almeno come stanno le cose. Ho sentito infatti — e sono contento che sia avvenuto — che l'azienda ha esposto un programma di investimenti di circa 5 miliardi di dollari. Questo programma è ritenuto, per quello che sappiamo, congruo, nel senso che è paragonabile ai 15 miliardi di dollari che saranno fino al 1985 investiti nell'industria tedesca del settore ed ai 70 miliardi che saranno impiegati dall'industria americana.

Ma il punto non riguarda il programma: occorre piuttosto sapere come si finanzia questo programma. Qui manco totalmente di illuminazione, dopo la risposta del Ministro, per cui rimango in attesa. Vengo però a conoscere che c'è una certa renitenza, che si parla tutt'al più dei 75 miliardi, che la proprietà attuale è molto riottosa, molto poco fiduciosa nelle operazioni che vuole siano fatte, tenuto conto della riconoscenza che gli italiani dovrebbero avere verso di essa. Quando sentiamo parlare di un aumento massimo di capitale attorno ai 250 miliardi e di operazioni bancarie collaterali che porterebbero la disponibilità a 500 miliardi, rimane un dubbio circa quella serie di investimenti. Essi furono consigliati quattro anni fa, in termini numerari minori, perchè la moneta allora non era svalutata, ma fu prontamente licenziato chi propose questi investimenti. Essi debbono riguardare anche il cambiamento dell'offerta, nuovi modelli, perchè siamo in presenza di un calo di domande che dipende anche dalla pigrizia in quella direzione: proprio a Torino, dove si va a comprare da tutte le parti del mondo

il *design* delle automobili. Come si finanzia tutto questo?

Terzo punto: rapporto Italia-Giappone, FIAT-Sud e FIAT-Europa. Le faccio notare, signor Ministro, che nella nostra interrogazione si chiede come si concili una politica di largo aiuto alla FIAT con la politica del Mezzogiorno, una politica che passa anche attraverso il prepensionamento degli eventuali disoccupati torinesi, mentre quelli napoletani, che sono disoccupati da più tempo, non avrebbero lo stesso trattamento.

Ricordo che, al momento della proposta Alfa-Nissan, la FIAT avanzò una sua proposta di investimenti al Sud. A questo punto, poichè la FIAT si ritiene al di sopra della necessità di discutere che è propria di tutti gli italiani che partecipano del contesto democratico, sono portato a dire che l'operazione Alfa-Nissan, previe determinate garanzie, deve andare avanti. Nello stesso tempo la FIAT sia sollecitata a esporre e a portare avanti, se non li ha inventati per comodità, i suoi progetti meridionalistici, a scanso del rischio che, di qui a due o tre anni, ci si trovi di fronte a un fatto che pavento, cioè che l'intervento Nissan voglia allargarsi, quando non avremo capacità di contenimento perchè, se venisse ritirato l'accordo, verrebbe meno quella occupazione aggiuntiva creata nel Sud: allora si potrebbero produrre con una maggiore partecipazione giapponese non 30.000 unità in più all'anno, ma 300.000 unità.

Nel quadro europeo e mondiale l'accordo FIAT-Peugeot è un dato che ritengo che i tecnici conoscano da tempo perchè risale al mese di giugno. Questo accordo avrà riflessi occupazionali in Italia — ma quando? — forse non del tutto positivi. D'altra parte il senatore Napoleone Colajanni in un...

P R E S I D E N T E . Senatore Donat Cattin, lei ha abbondantemente superato i limiti di tempo.

D O N A T - C A T T I N in un articolo su « Repubblica » dice che è necessario procedere alla riduzione del personale

FIAT e che... (*Interruzione del senatore Colajanni*).

P R E S I D E N T E . Senatore Colajanni, lei dovrà replicare dopo.

D O N A T - C A T T I N e che « se si volesse mantenere l'occupazione a scapito dell'incremento di produttività, si porrebbe un obiettivo impossibile perchè quella occupazione sarebbe subito minacciata da una crisi di settore che il piano non avrebbe attenuato ma anzi avrebbe accentuato, malgrado gli investimenti eseguiti ». Subito dopo scrive che bisogna opporsi ai licenziamenti non per ricercare misure diverse, ma per adoperare questo « caso » allo scopo di scardinare una situazione politica.

C O L A J A N N I . Claudio Napoleoni, non Napoleone Colajanni.

D O N A T - C A T T I N . Mi scusi, ho sbagliato. Si tratta di Claudio Napoleoni. Mi riferivo infatti al senatore Claudio Napoleoni, non al senatore Napoleone Colajanni.

Il nodo del problema è qui. Sul piano della buona volontà si possono trovare delle soluzioni, però se la questione viene posta in questi termini politici strumentali, essa esploderà.

Credo, signor Ministro, che con aggiustamenti nelle posizioni (non sempre chiare) con un utilizzo parziale della rotazione, con una riserva rispetto al fatto che i lavoratori, pur iscritti nelle liste di collocamento, non hanno una definitiva e finale soluzione del rapporto, questo si possa evitare.

Alcune cose dette vanno rettificate. Sulla rivista « Nuova società » di Torino leggo (*richiami del Presidente*) che a Detroit vi è stata una riduzione di 225.000 unità su 850.000 dipendenti a causa della crisi. Alla FIAT poi non ci sarebbe un incremento di carico di lavoro se aumentasse la produzione, ma ci sarebbe l'utilizzazione di disponibilità di lavoro non utilizzate.

Credo che i licenziamenti che non possono e non debbono essere compiuti, possono essere evitati se vi sarà un incontro di volontà allo scopo di usare quegli strumenti

di mobilità anche esterna, dandovi corso con cautela; soprattutto sperimentando e verificando nel tempo le reali possibilità di assorbimento nel mercato del lavoro. Un dirigente dell'Unione industriale torinese, il dottor Panzani — il nome è tutto un programma — ha dato indicazioni secondo cui vi sarebbero ben 30.000 o 40.000 disponibilità sul mercato del lavoro nella provincia di Torino. Questi dati non hanno consistenza; non possono essere fatte proiezioni nell'avvenire secondo un andamento lineare, perchè ogni mutamento di congiuntura li cambia profondamente. Tuttavia credo che esistono disponibilità di assorbimento.

Il punto essenziale rimane quello di verificare la disponibilità finanziaria per avere una industria automobilistica valida: potremo quindi trovare soluzioni che tengano presente il diritto al lavoro di tutti. Secondo noi, non è accettabile la indicazione data da un Ministro secondo cui se mille lavoratori protestano per il licenziamento, noi non dovremmo ascoltarli. Per noi non è così. Anche se un lavoratore solo protesta perchè per lui non si è adempiuto alla norma costituzionale programmatica del diritto al lavoro ci sentiamo colpiti. Non si deve andare, per questo motivo, sul piano assistenzialistico che corrode, in verità, le possibilità di lavoro. Dobbiamo dar modo di utilizzare il mercato del lavoro. Esso ha bisogno di nuovi strumenti; ma nelle aree industrializzate, anche con gli strumenti attuali del collocamento, è utilizzabile nei movimenti, che hanno visto forti incrementi di occupazione e che, in una situazione più difficile, possono ancora offrire notevoli margini.

Onorevole Ministro, essendo la nostra attenzione rivolta alla FIAT, a Torino e nel Sud, è però necessario tener conto della situazione Indesit, secondo me più pericolosa per la creazione di disoccupazione. Siamo probabilmente di fronte ad una azienda di ventura, come la Velchi Unica o la IBIMEI di Asti, senza riserve, ridotte a zero dopo anni e anni di profitto. Sono migliaia e migliaia di lavoratori occupati. Una chiusura aggraverebbe enormemente la situazione sociale e politica, che riguarda anche la FIAT.

F A S S I N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F A S S I N O . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nel prendere atto della risposta fornita dal Ministro anche alla nostra interrogazione, fra le altre, aventi tutte in comune l'oggetto, e cioè la crisi grave o, come ha detto il collega Gualtieri, la « grande » crisi del settore automobilistico italiano ed in particolare della FIAT, desidero unicamente sottolineare ancora una volta, se mai ve ne fosse il bisogno, che è dovere precipuo del Governo, di fronte a tale grave problema, di soprassedere dall'adottare comunque soluzioni che possono essere parziali o contraddittorie. Ad esempio tra queste noi liberali considereremo parziale e contraddittorio l'accordo Alfa-Nissan; anzi, oltrechè parziale e contraddittorio, lo definiremmo imprudente perchè aprirebbe un varco alla produzione giapponese che si è già incrementata e che lo sarebbe ancora di più in un momento di così grave difficoltà a danno tutto nostro.

Al contrario ritengo che sia auspicabile, visto che è possibile attuarlo, un progetto (diceva il collega Spadaccia che il problema non è soltanto italiano, ma mondiale, ma noi ad ogni modo lo consideriamo dal punto di vista europeo) che preveda intese tra case automobilistiche europee, nel contesto di un disegno europeo di settore, che potrebbe costituire, ad esempio, una valida soluzione dei problemi che sono di fronte a noi; potrebbe esserlo già il progetto FIAT-Peugeot per un motore a scarso consumo che riteniamo debba essere tenuto nella debita considerazione.

È soprattutto importante, a nostro avviso, smetterla con gli alibi, con gli scambi segreti (ad esempio, investimenti contro coperture finanziarie di miliardi o cose del genere) che nel passato forse sono avvenuti e che sono un po' la causa di quanto oggi registriamo. È importante, invece, che la contrattazione che si sta facendo, della quale il Ministro si è reso arbitro, riguardi l'intero problema della mobilità del lavoro, sia pure programmata, come ha detto il Mi-

nistro. Nella regione Piemonte, che è poi la mia regione, l'espressione « mobilità del lavoro » può ancora avere un significato più concreto che altrove.

Ciò si può dedurre anche da recenti dichiarazioni di esponenti piemontesi di primo piano, da analisi congiunturali sia pure un po' disaggregate, ma che rivelano come, al di fuori del settore dell'auto e forse del tessile e dell'abbigliamento, non ci siano per il momento e per fortuna prospettive di crisi, ma, al contrario, vi sia la possibilità del reperimento di nuovi posti di lavoro, che potrebbero concorrere alla soluzione del grave problema di cui oggi discutiamo.

Per questo prendiamo atto dell'illustrazione fatta dall'onorevole Ministro, che riteniamo in parte incompleta, su quanto da noi richiesto. Pur non del tutto soddisfatti diamo però atto che forse non poteva essere diversa per la particolare condizione in cui il Governo si trova in questa contrattazione.

Ci auguriamo che la trattativa tra sindacato e vertice dell'azienda sia responsabilmente aperta alla ricerca di ogni possibile sbocco. Diceva giustamente il Ministro: nè contro nè senza alcuno, ma soprattutto sbocco non traumatico per la cosiddetta crisi dell'auto, che non è solo crisi FIAT (è superato il tempo dell'atteggiamento mistico verso la casa madre), ma che è crisi dell'intero nostro paese.

Per questo noi liberali auguriamo una soluzione concreta ed efficace.

P R E S I D E N T E . Passiamo alle repliche degli interpellanti.

F E R R A R I - A G G R A D I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F E R R A R I - A G G R A D I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, per il Gruppo della Democrazia cristiana tengo ad esprimere al Ministro, oltre che un cordiale apprezzamento e un grazie per le notizie analitiche e concrete che ci ha fornito, la nostra adesione ed un incoraggiamento per la azione intrapresa.

Signor Ministro, diamo questa adesione, però, sottolineando le considerazioni che hanno già espresso i colleghi Romei e Donat-Cattin, e facendo alcune raccomandazioni che rivoliamo a lei, e, per il suo tramite, al Governo. A nostro avviso, questo problema deve avere, oltre al suo personale impegnato interessamento, anche quello del Governo, perchè è un problema fondamentale che riguarda punti essenziali della politica economica e generale del nostro paese.

Non ci troviamo di fronte ad un fatto nuovo; praticamente la FIAT ha raggiunto il culmine della produzione quasi otto anni fa, nel 1973. È un fatto che ha origini non recenti: purtroppo è generalizzato in tutto il mondo occidentale. Tra le cause profonde, non solo ha quella dell'aumento forte della benzina (tra l'altro il prezzo di un'automobile ha avuto un aumento non minore di quello della stessa benzina), ma anche quelle specifiche del nostro paese che riguardano sia il settore dell'auto sia l'intera industria italiana, specialmente le grandi aziende e la FIAT stessa. Non c'è dubbio che la FIAT ha perso quella vivacità, quella vitalità, quel dinamismo che una volta aveva. Noi dobbiamo far di tutto perchè esse vengano riacquisite dall'industria italiana e in modo particolare dalle grandi aziende che sicuramente oggi hanno minore vitalità delle medie e piccole imprese.

E questo richiede alcuni fatti fondamentali: innanzitutto richiede una politica coerente; noi riteniamo che debba essere dato l'avvio in modo sempre più impegnato ad una politica coerente nel campo dell'industria. Avremo modo di parlarne. L'Italia si trova in concorrenza con paesi tecnologicamente avanzati da un lato e con paesi a basso costo di mano d'opera dall'altro. Noi dobbiamo ridarci un ruolo. Nel nostro ruolo non c'è dubbio che hanno la loro posizione fondamentale alcuni settori essenziali come quello dell'energia, delle telecomunicazioni, ma hanno un ruolo importante anche la meccanica e in modo particolare l'industria dell'automobile: a condizione però che sappiano darsi il massimo di vitalità, sappiano acquisire il massimo di progresso tecnologico, la migliore organizzazione e vorrei dire

l'apporto impegnato degli imprenditori, dei tecnici, del mondo del lavoro.

L'impegno deve essere generalizzato a tutti i livelli e noi oggi vediamo con fiducia che esso è stato fatto proprio anche dai sindacati che mostrano, a questo riguardo, una consapevolezza ed un senso di responsabilità che noi faremmo male a non apprezzare in tutta la sua importanza.

Per quanto riguarda il suo lavoro, signor Ministro, le raccomandiamo che la soluzione sia il più possibile una soluzione concordata, nella quale i sindacati possano partecipare come protagonisti al pari degli imprenditori, che sia una soluzione valida che persegua finalità di efficienza e che risolva problemi umani e sociali che non possiamo sottovalutare e che ci auguriamo possa costituire la premessa a nuove relazioni industriali.

Cogliamo l'occasione anche per dirle che lei ha ragione quando, nella parte finale del suo intervento, ha fatto appello perchè il Parlamento l'aiuti nel dar vita ad alcuni strumenti fondamentali per una politica attiva del lavoro; ha ragione e le assicuro, per quanto riguarda il mio Gruppo, che noi le daremo la nostra collaborazione con il massimo di impegno.

Il momento è difficile, non c'è dubbio; ma è proprio nei momenti difficili che si ha il coraggio e si acquisisce la capacità di affrontare quei problemi che nei momenti tranquilli a volte si lasciano andare; qualche volta non li abbiamo trattati con il dovuto impegno e con la dovuta determinazione.

La ringraziamo, signor Ministro, e, nel dichiararci soddisfatti, auguriamo che lei dia a questa importante vicenda una soluzione che possa costituire, come dicevo, la premessa per una nuova fase di positive relazioni industriali. *(Applausi dal centro)*.

P O Z Z O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P O Z Z O . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, penso che nessuno di noi, che sia intervenuto in que-

sto dibattito e che torni magari a Torino in mezzo alla gente direttamente interessata, lavoratori o familiari, oserà immaginare di dire: « Abbiamo espresso soddisfazione per quello che il Ministro del lavoro ci ha raccontato! ». Non voglio fare dell'ironia; lei, onorevole Ministro, ha fatto una diligente analisi storica, retrospettiva della crisi; ha detto ovviamente che questa crisi affonda le radici nel passato. E forse, vede, la sua dichiarazione l'avrei anche apprezzata se il calendario di quest'Aula segnasse il 17 settembre del 1975 e non il 17 settembre del 1980. A questo punto l'imbarazzo è se replicare a lei o non piuttosto al senatore Donat-Cattin che, in fatto di sintonia con i tempi — gliene voglio dare atto — è molto più vicino al dramma che incombe su quest'Aula per i temi gravissimi che abbiamo dibattuto.

Lei non mi ha risposto sul problema della CISNAL: telegraferà, scriverà, faremo la polemica. Ora, non ne ho neppure il tempo; meriterebbe certamente qualche ulteriore annotazione questa sua voluta disattenzione. Ma lei ha detto per lo meno una cosa che sento l'opportunità di rilevare: ha riconosciuto che « la vicenda » — sono sue testuali parole — « costituisce un brusco richiamo alla classe politica ».

Ora, che una classe politica di Governo abbia bisogno di lasciar marcire per anni un dramma come quello che stava montando nell'ambito della maggiore fabbrica italiana, per accorgersi di quello che succede, e che abbia bisogno di questo tipo di richiamo per delineare una serie di interventi urgenti, quali quello del piano auto, del piano energetico, che dormono da anni, che si trascinano di mese in mese in attesa di poter pesare tutti insieme in modo organico sulle scelte di fondo dell'economia italiana non ci muove alla « insoddisfazione », è motivo di paura, di panico. Se siamo governati da una classe di potere che ha bisogno di segnali di tanta gravità per decidersi a correre ai ripari, siamo molto mal governati, e non dirò di più.

Nella mia interpellanza avevo toccato vari argomenti. Il fatto di non avere ricevuto alcuna risposta rientra nelle norme di buona

educazione democratica di questo regime e del Governo al quale lei appartiene. Non mi adonterò per questo. Credo però di non aver rilevato cose peregrine, soprattutto quando ho fatto riferimento ai pericoli collaterali di questa crisi qualora essa venga esasperata o qualora essa viaggi verso soluzioni inidonee oppure verso truffaldine forzature. Non sono stato il solo ad aver messo il dito su questo tipo di minacciosa eventualità che può far dilagare improvvisamente lo scatenamento della violenza in una regione fisicologicamente esposta ai pericoli di questo genere. Non solo insoddisfazione dunque da parte nostra, ma allarme e preoccupazione per tanta mancanza di realismo e senso di responsabilità; sentiamo che c'è un'accentuazione del baratro che vi divide dai problemi del paese reale cui forse noi siamo più vicini, fuori come siamo dal « palazzo »: probabilmente proprio per le nostre origini, per le nostre sofferenze — alle quali voi non siete estranei — siamo più vicini agli umori della gente, agli umori dei lavoratori. C'è in voi questa mancanza di capacità di sintesi tra i problemi della gente e le esercitazioni intorno ai tavoli di trattative che lei, signor Ministro, ha confermato essere cominciate da soli pochi giorni, ma che hanno radici nel tempo.

Il Regolamento mi costringe a valutazioni brevissime, poche annotazioni comprese nei 5 minuti di replica, ma le assicuro che la sua risposta meriterebbe una ben più lunga e polemica risposta. Sono solo nella condizione di recitare, secondo la liturgia regolamentare, la mia rituale insoddisfazione. Questa mancanza di sintonia del Governo con i problemi che crescono nel paese mi auguro che non sbocchi in soluzioni politicamente e socialmente inaccettabili, perchè allora credo che la « insoddisfazione » si trasformerebbe, fuori di qui, in un'ondata di protesta popolare sia pure nel rispetto della legge, nel rispetto dei civili rapporti tra i cittadini. Comunque non credo che sia attraverso questo vostro modo di interpretare i drammi sociali ed economici del paese che esso potrà trovare uno sbocco in termini di rassicurazione e di più serene prospettive

per i destini dei lavoratori italiani. (*Applausi dall'estrema destra*).

A N D E R L I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A N D E R L I N I . Ci sono nel discorso del Ministro, signor Presidente, onorevoli colleghi, tre punti che forse vale la pena di sottolineare. L'onorevole Foschi ha detto: non si risolvono i problemi della grande impresa senza o contro i sindacati. Poco dopo ha aggiunto: non servirebbe a niente la politica economica che facciamo se poi la conclusione dovesse essere quella di sempre, cioè i licenziamenti.

Terza affermazione: un impegno — forse un po' sfumato, ma abbastanza netto — a proporre l'immediata revoca delle procedure di licenziamento.

Queste tre affermazioni collocano il Ministro in una posizione non neutrale tra le due parti, non equidistante e mi fa piacere che il collega Landolfi l'abbia rilevato, laddove, per converso, debbo sottolineare che il collega Ferrari-Aggradi si è ben guardato dal sottolineare questo che è l'aspetto per me sostanziale del discorso del Ministro.

Vero è che, però, poi l'onorevole Foschi ha annacquato queste tre dichiarazioni e le ha immerse in un intervento lungo, complesso, articolato, ricco di dati, dove c'era — me lo lasci dire, signor Ministro — tutto e il contrario di tutto. Si poteva interpretare nei modi più diversi. Capisco anche le ragioni che spingono un uomo come Foschi a fare discorsi di questo genere: fa parte di un partito, di un Governo; è collocato politicamente in un certo modo; può fare determinate affermazioni solo lasciandole passare tra le maglie di un discorso retorico, annacquato, ricco di tanti dati in modo da rendere quasi indecifrabile il contenuto generale.

È per questo, signor Ministro, che non posso dichiararmi soddisfatto della sua risposta. Tengo, però, a precisare che su quei tre punti io ed il mio Gruppo siamo d'accordo e che su quei tre punti noi lo incalzeremo nel prossimo futuro: nella misura

in cui lei marcerà in quella direzione non neutrale potrà contare sul nostro appoggio.

Naturalmente restano poi fuori da questo discorso — e lei lo ha fatto in maniera abbastanza esplicita rifugiandosi dietro la formula della non competenza — tutti i grandi problemi dell'economia italiana che non fanno capo a lei, ma fanno capo al Governo di cui lei fa parte e che in questo momento lei qui ufficialmente rappresenta: su questi il discorso resta aperto; i contrasti sono di fondo e non facilmente sanabili ed anche questo è un motivo per il quale non posso dichiarare la mia soddisfazione.

Sappia, dunque, di averci alle spalle ben decisi a tener ferme le tre affermazioni che lei ha fatto in quest'Aula. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

COLAJANNI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* **COLAJANNI.** Signor Ministro, non ho alcun motivo di dubitare della serietà e della sincerità dei suoi intendimenti e degli argomenti della sua risposta.

Se io non posso, comunque, dichiararmi soddisfatto non dia la colpa al discorso di Bologna; io parto da una considerazione, ahimè, abbastanza reale: parto dalla valutazione dell'atteggiamento complessivo del Governo a questo proposito.

È stato posto in rilievo dalla nostra parte, almeno nello svolgimento dell'interpellanza, la connessione profonda che esiste tra la gestione di questa vertenza e i provvedimenti di politica economica. Debbo dire che nessun segnale è venuto da parte del Governo di un comportamento coerente con le esigenze di stabilire un collegamento tra le questioni di politica economica e tale vertenza.

Francamente i segni che vengono da questa parte non sono certamente rassicuranti. Le anticipazioni sulla stampa (e mi auguro che si tratti di disinformazioni della stampa) della parte conclusiva del documento sul piano auto sono aria fritta e non possono essere prese sul serio da nessuno: so-

no un insieme di banalità, di genericità che non possono non preoccuparci di fronte alla complessità della situazione.

D'altronde è mia convinzione che anche le sue intenzioni finiranno con l'essere messe a dura prova.

Proprio oggi è accaduto un episodio — proprio questo pomeriggio — alla FIAT di Cassino dove ad una delegazione di parlamentari regionali comunisti in visita allo stabilimento, pur essendo stato concordato che questa delegazione sarebbe stata ricevuta nei locali del sindacato dal consiglio di fabbrica, è stato vietato l'ingresso non nella fabbrica, ma nei locali del sindacato. Che motivo c'è di fare queste cose che servono solo ad aumentare la tensione?

Ecco i motivi di preoccupazione ed ecco i motivi per cui riteniamo che la risposta debba essere forte, ferma e coerente su tutti i terreni. Ecco perchè, pur non dubitando delle sue intenzioni, non posso dichiararmi soddisfatto.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni è esaurito.

Votazione e approvazione del disegno di legge:

« **Unificazione e riordinamento dei ruoli normali, speciali e di complemento degli ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica** » (1053) (*Approvato dalla 7ª Commissione permanente della Camera dei deputati*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione finale del disegno di legge: « Unificazione e riordinamento dei ruoli normali, speciali e di complemento degli ufficiali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica », già approvato dalla 7ª Commissione permanente della Camera dei deputati.

Questo disegno di legge è stato già esaminato e approvato articolo per articolo

dalla Commissione competente in sede redigente.

Ha facoltà di parlare il relatore.

O R I A N A , *relatore*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, a quanto contenuto nella relazione di presentazione che, se pur in forma sintetica, illustra sufficientemente i presupposti e le finalità del provvedimento in approvazione ritengo opportuno aggiungere alcune considerazioni, intese a mettere in maggior evidenza l'importanza dei provvedimenti stessi e l'urgenza della loro entrata in vigore.

Quanto contenuto nel disegno di legge costituisce una premessa indispensabile e vincolante per portare la preannunciata nuova legge per l'avanzamento degli ufficiali delle forze armate su un terreno realmente praticabile. Esso è, nella sua essenza, un riordino di ruoli e di carriere, inteso a ridurre o eliminare, con atti risolutivi e talora coraggiosi, ma non disgiunti da attenti criteri di giustizia comparativa, disparità di trattamento determinatesi nel tempo principalmente per l'accumularsi di cause perturbanti non previste, o non prevedibili a quei tempi, nella fase di elaborazione della precedente normativa.

Il provvedimento si rivela inoltre un notevole passo avanti nell'unificazione dello stato giuridico dei vari corpi e armi delle forze armate. Senza questo riordino preventivo mancherebbero basi certe, solide ed accettate sulle quali innestare i principi enunciati come fondamentali dal signor Ministro della difesa nella sua recente relazione al Parlamento, laddove dà assicurazione di presentare quanto prima un disegno di legge riguardante l'avanzamento degli ufficiali.

Ritengo non sia superfluo far rilevare che i sopra ricordati principi porteranno profonde innovazioni, senz'altro a carattere storico, sulla fisionomia e personalità militare degli ufficiali delle nostre forze armate: cito solo, quale esempio probante, l'intendimento di dare analoghe prospettive di carriera a coloro che hanno analoghe situazioni di partenza.

Aggiungo poi che un provvedimento di tale rilevanza, che interessa la posizione di

34.000 ufficiali e per alcuni di essi anche il loro stato giuridico, pur risultando corretto ed idoneo nella sua generale fisionomia, può rivelare, quando si scende a casi molto particolari, difetti che sono di approssimazione o qualche volta di incompletezza; ma a tale proposito è bene mettere in evidenza che esso apre una via sulla quale non è comunque preclusa la possibilità di successivi affinamenti, che potranno risultare opportuni dopo l'esperienza di una pratica applicazione e in sede di esame della nuova legge di avanzamento.

Anche in base a queste considerazioni, appare auspicabile una rapida approvazione del provvedimento. È inoltre da tener presente che anche un ritardo lieve precluderebbe la possibilità di inserirsi, al momento giusto, nella meccanica degli avanzamenti, facendo slittare tutto di uno o di più anni, con ripercussioni negative e inaccettabili soprattutto per il morale degli interessati, che attendono da tempo l'emanazione del provvedimento.

Questi aspetti del problema hanno portato, in Commissione, alla formulazione dell'ordine del giorno citato nella relazione di accompagnamento del disegno di legge e accettato dal Governo: in esso la Commissione, con parere unanime, si è dichiarata favorevole alla pronta approvazione del provvedimento, postulando comunque l'impegno formale a perseguire il perfezionamento di altre proposte di legge ancora pendenti presso la Commissione e riguardanti aspetti del provvedimento ora in esame. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il Ministro della difesa.

* L A G O R I O , *ministro della difesa*. Signor Presidente, questa legge che arriva al voto del Senato questa sera è molto attesa da tutte le forze armate, in particolare dal corpo degli ufficiali. Si tratta di una buona legge, importante, frutto di un lavoro comune del Governo e del Parlamento, della unificazione di varie iniziative di diverse forze politiche presenti in quest'Assemblea e del Ministero della difesa. La legge, come ha det-

to bene il relatore, prepara la strada ad una più ampia, organica ed innovatrice disciplina sul reclutamento, stato ed avanzamento del personale militare. Tale nuova disciplina, discussa dagli stati maggiori, è stata predisposta in un testo conclusivo in queste ultime settimane dal Ministro della difesa. Si tratta di una legge molto voluminosa, così come voluminosa è anche la legge relativa al reclutamento, stato ed avanzamento dei sottufficiali. Per questo è immaginabile che il suo *iter* non potrà essere nè breve nè semplice dato che non è semplice la materia che discuteremo.

A maggior ragione la legge sottoposta oggi al voto del Senato si raccomanda come un provvedimento non solo utile ma indispensabile. Confermo all'Assemblea quanto ho avuto occasione di comunicare al Presidente della Commissione difesa del Senato, anche in relazione all'ordine del giorno presentato dalla Commissione stessa sulla materia, e cioè che, in via informale ma ritengo molto opportunamente, ai fini del maggiore approfondimento della nuova legge il cui testo è stato predisposto dal Ministero della difesa, siamo pronti ad incontrare la Commissione del Senato per esporre anticipatamente i criteri informativi della nuova disciplina. È questo un appuntamento che possiamo darci per i prossimi giorni.

Il Governo ringrazia la Commissione difesa per l'attenzione e la celerità con cui ha esaminato il provvedimento oggi all'ordine del giorno ed apprezza vivamente il testo licenziato. Si augura inoltre che sia possibile, come in Commissione, una larga convergenza dei vari settori politici dell'Assemblea. Colgo l'occasione per ringraziare personalmente il Presidente del Senato per la sollecitudine con la quale ha voluto valutare la opportunità di un rapido esame della legge che non ha potuto beneficiare della sede deliberante in Commissione.

Naturalmente, in conclusione, dichiaro il parere favorevole del Governo.

P R E S I D E N T E . Si dia lettura del disegno di legge, approvato articolo per articolo dalla 4ª Commissione.

G I O V A N N E T T I , segretario:

TITOLO I

RIORDINAMENTO DEI RUOLI NORMALI DELLE ARMI DELL'ESERCITO

CAPO I

UNIFICAZIONE DEI RUOLI NORMALI DELLE ARMI DI FANTERIA, CAVALLERIA, ARTIGLIERIA E GENIO.

ART. 1.

È istituito, tra i ruoli degli ufficiali in servizio permanente effettivo dell'Esercito, il ruolo normale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio, che sostituisce, riunendoli, il ruolo unico dei generali provenienti dai ruoli normali delle predette armi di cui al quadro I della tabella n. 1 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, e i ruoli normali delle stesse armi, di cui ai quadri III, IV, V e VI della predetta tabella.

I quadri I, III, IV, V e VI della tabella n. 1 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, sono sostituiti dal quadro I - ruolo normale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio - riportato nell'allegato A della presente legge. Detto quadro mantiene validità sino al 31 dicembre 1985.

I quadri della tabella n. 1 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, assumono la numerazione conseguente alla nuova formulazione assunta dall'articolo 6 della predetta legge per effetto di quanto indicato nel successivo articolo 2.

Gli ufficiali di grado inferiore a generale iscritti nel ruolo normale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio sono ripartiti, ai fini dell'impiego, per armi. L'assegnazione all'arma è stabilita con decreto del Presidente della Re-

pubblica che conferisce la nomina ad ufficiale.

Gli ufficiali già iscritti nei ruoli normali delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio, all'atto del transito nel ruolo normale unico, conservano l'arma del ruolo di provenienza.

ART. 2.

L'articolo 6 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, è così modificato:

a) primo comma:

« I ruoli, nei quali sono iscritti gli ufficiali del servizio permanente effettivo dell'Esercito, sono:

- 1) ruolo normale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio;
- 2) ruolo dell'Arma dei carabinieri;
- 3) ruolo speciale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio;
- 4) ruolo del Corpo tecnico; ».

I ruoli dal numero 13) al numero 19) assumono la progressione numerica da 5) a 11);

b) secondo comma: soppresso.

Ciascun servizio dell'Esercito assume la denominazione di Corpo.

Il terzo comma dell'articolo 60 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, è abrogato a partire dal 1° gennaio 1981.

ART. 3.

Il trasferimento degli ufficiali in servizio permanente effettivo dei ruoli normali delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio, nel ruolo normale unico delle armi indicato nell'articolo 1 della presente legge decorre alla data del 1° gennaio 1980 ed ha luogo:

a) per i sottotenenti, secondo l'ordine di ruolo derivante dal posto consegu-

to nella graduatoria unica formata al termine del corso di Accademia, fermo restando il disposto dell'articolo 65 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni;

b) per i tenenti e per i capitani con anzianità di grado non anteriore all'anno 1976, in base alle norme di cui agli articoli 8 e 9 della legge 10 aprile 1954, n. 113 e successive modificazioni;

c) per i capitani con anzianità di grado 1975 e anni precedenti, per i maggiori, per i tenenti colonnelli e per i colonnelli con le modalità indicate al successivo articolo 5.

ART. 4.

Per l'anno 1979 il numero delle promozioni:

a) al grado di maggiore dei capitani dei ruoli normali delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio quale risulta stabilito dall'articolo 19, terzo comma, della legge 2 dicembre 1975, n. 626, è aumentato di tante unità pari alla somma dei capitani idonei e non iscritti in quadro e dei capitani mai valutati con anzianità di servizio da ufficiale in servizio permanente al 31 dicembre 1979 eguale o superiore a 15 anni, esistenti in ciascun ruolo; per lo stesso anno il numero dei capitani da ammettere a valutazione è aumentato, rispetto a quanto stabilito dall'articolo 19, quarto comma, della legge 2 dicembre 1975, n. 626, di tante unità quanti sono i capitani mai valutati con anzianità di servizio da ufficiale in servizio permanente pari o superiore a 15 anni, al 31 dicembre 1979;

b) al grado di tenente colonnello dei maggiori dei ruoli normali delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio è uguale al numero dei maggiori con anzianità di servizio da ufficiale in servizio permanente pari o superiore a 19 anni al 31 dicembre 1979;

c) al grado di colonnello del ruolo normale dell'arma di cavalleria, stabilito

dalla tabella n. 1 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, è elevato di 5 unità; i tenenti colonnelli dello stesso ruolo non ancora valutati da ammettere a valutazione ai fini della formazione del quadro di avanzamento per l'anno 1979 è aumentato di tante unità quanti sono i tenenti colonnelli con anzianità di servizio da ufficiale in servizio permanente pari o superiore a 26 anni al 31 dicembre 1979.

Ai fini del computo delle anzianità di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* del precedente comma, per l'ufficiale che in applicazione delle norme di cui all'articolo 10 della legge 10 aprile 1954, n. 113 e successive modificazioni e all'articolo 69 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, ovvero per ritardi nello svolgimento della carriera, ha subito uno spostamento in ruolo, viene considerata un'anzianità uguale a quella del pari grado che lo precede immediatamente nel ruolo di appartenenza, che non abbia subito detrazioni di anzianità, ritardi di carriera o acquisito vantaggi di carriera ai sensi degli articoli predetti.

L'integrazione delle aliquote di ruolo conseguente alle disposizioni di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* del precedente primo comma va determinata sulla base della situazione dei ruoli esistenti alla data del 31 ottobre 1979.

Ai fini dell'applicazione delle norme di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)* del primo comma, si procede alla formazione di appositi quadri suppletivi di avanzamento previa valutazione degli ufficiali già idonei e non iscritti in quadro per l'anno 1979 nonché degli ufficiali da valutare in aumento.

ART. 5.

I colonnelli mai valutati per l'avanzamento sono trasferiti nel ruolo normale unico alla data del 1° gennaio 1980 con l'anzianità di grado posseduta.

I capitani mai valutati per l'avanzamento, nonché i maggiori dei ruoli normali

delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio sono trasferiti nel ruolo normale unico alla data del 1° gennaio 1980 assumendo, in corrispondenza delle sottoindicate anzianità di servizio da ufficiale in servizio permanente, determinate alla data del 31 dicembre 1979 ed espresse in numero di anni, le seguenti anzianità assolute di grado:

a) capitani:

15 anni: 31 dicembre 1970;
14 anni: 31 dicembre 1971;
13 anni: 1° gennaio 1972;
12 anni: 1° gennaio 1973;
11 anni: 31 dicembre 1973;
10 anni: 1° gennaio 1974;
9 anni: 1° gennaio 1975;

b) maggiori:

19 anni: 1° gennaio 1977;
18 anni: 31 dicembre 1977;
17 anni e inferiori: 1° gennaio 1979.

Ai fini del computo delle anzianità di servizio di cui alle lettere *a)* e *b)* del precedente comma, si applica la norma di cui al secondo comma del precedente articolo 4.

I tenenti colonnelli mai valutati sono trasferiti nel ruolo normale unico, alla data del 1° gennaio 1980, assumendo le anzianità assolute di grado sottoindicate, in corrispondenza del numero di ufficiali da trarre in ordine di anzianità dai rispettivi ruoli:

31 dicembre 1973: n. 135 tenenti colonnelli di fanteria, 15 di cavalleria, 105 di artiglieria e 22 del genio;

31 dicembre 1974: n. 122 di fanteria, 16 di cavalleria, 103 di artiglieria e 51 del genio;

31 dicembre 1975: n. 119 di fanteria, 13 di cavalleria, 102 di artiglieria e 49 del genio;

31 dicembre 1976: n. 124 di fanteria, 14 di cavalleria, 105 di artiglieria e 38 del genio;

31 dicembre 1977: n. 135 di fanteria, 13 di cavalleria, 73 di artiglieria e 24 del genio;

1° gennaio 1978: n. 143 di fanteria, 7 di cavalleria, 79 di artiglieria e 36 del genio;

31 dicembre 1978: tutti i rimanenti tenenti colonnelli esistenti in ruolo alla data del 31 dicembre 1979.

L'ordine di iscrizione nel ruolo normale unico degli ufficiali compresi nelle aliquote cui deve essere attribuita la stessa anzianità di grado, è stabilito in base alle norme di cui agli articoli 8 e 9 della legge 10 aprile 1954, n. 113 e successive modificazioni.

I colonnelli, i tenenti colonnelli ed i capitani già valutati per l'avanzamento, nonché quelli che siano stati esclusi per qualsiasi causa dalle aliquote di ruolo da valutare per l'avanzamento stesso, sono trasferiti nel ruolo normale unico con l'anzianità posseduta e, comunque, con anzianità non posteriore al 30 dicembre 1975 se colonnelli, al 30 dicembre 1973 se tenenti colonnelli ed al 30 dicembre 1970 se capitani.

I maggiori con anzianità anteriore al 1° gennaio 1977 sono trasferiti nel ruolo normale unico conservando l'anzianità di grado posseduta.

Nei casi di pari anzianità assoluta nei trasferimenti previsti dal primo, sesto e settimo comma del presente articolo, si applicano le norme di cui agli articoli 8 e 9 della legge 10 aprile 1954, n. 113 e successive modificazioni.

Fermo restando quanto stabilito nei precedenti commi, ai tenenti colonnelli dei ruoli normali delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio mai valutati per l'avanzamento — che sono stati promossi al grado di tenente nel servizio permanente effettivo nello stesso anno solare e che hanno frequentato con successo il corso di stato maggiore e il corso superiore di stato maggiore in applicazione delle norme vigenti prima dell'entrata in vigore della legge 28 aprile 1976, n. 192, sempre che non abbiano subito detrazioni

di anzianità per effetto delle leggi vigenti — viene attribuita nel ruolo normale unico uguale anzianità assoluta nel grado, corrispondente a quella del tenente colonnello nella predetta condizione più anziano in ruolo. Detti tenenti colonnelli seguono nel ruolo normale unico, mantenendo le rispettive anzianità relative, l'ultimo tenente colonnello avente la medesima anzianità assoluta.

Le disposizioni di cui al precedente comma si applicano anche nei confronti dei maggiori del ruolo normale unico che si trovino nelle condizioni indicate nello stesso comma, all'atto della loro promozione al grado di tenente colonnello.

ART. 6.

Nel periodo transitorio dal 1980 al 1985, il numero annuale delle promozioni al grado di maggiore dei capitani del ruolo normale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio è fissato in tante unità pari alla somma dei capitani idonei e non iscritti in quadro e dei capitani mai valutati con anzianità di servizio permanente pari o superiore a 15 anni alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni predetti. Per gli stessi anni le relative aliquote di valutazione sono determinate in modo da comprendervi oltre ai capitani idonei e non iscritti in quadro anche i capitani mai valutati con anzianità di servizio permanente effettivo pari o superiore a 15 anni alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni medesimi.

Nel periodo transitorio dal 1980 al 1985, i maggiori con anzianità di servizio permanente effettivo pari o superiore a 19 anni o, se più favorevole, con anzianità di grado pari o superiore a 4 anni, sono valutati e, se idonei, promossi al grado di tenente colonnello con decorrenza dal giorno successivo al compimento delle predette anzianità, ma comunque non inferiore al 1° gennaio 1980.

Ai fini del computo delle anzianità di servizio o di grado di cui ai precedenti commi, si applica la norma di cui al secondo comma del precedente articolo 4.

Le promozioni da effettuare ai sensi del presente articolo sono conferite anche in soprannumero agli organici previsti dalle leggi vigenti. Le eventuali eccedenze che si determineranno in applicazione delle norme di cui al presente articolo saranno assorbite con le vacanze che si avranno per cause diverse da quelle di cui alla lettera a) dell'articolo 44 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni.

Per l'avanzamento al grado di colonnello del ruolo normale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio, negli anni compresi nel periodo 1980-1985, sono attribuite 100 promozioni all'anno fermo restando il numero massimo dei colonnelli stabiliti per l'Esercito dall'articolo 3 della legge 10 dicembre 1973, n. 804. I tenenti colonnelli da valutare per la prima volta per la promozione al grado superiore in ciascuno degli anni predetti sono quelli aventi le seguenti anzianità assolute di grado nel ruolo normale unico: 1980, 31 dicembre 1973; 1981, 31 dicembre 1974; 1982, 31 dicembre 1975; 1983, 31 dicembre 1976; 1984, 31 dicembre 1977; 1985, 1° gennaio 1978.

Nel periodo transitorio dal 1981 al 1985, il numero annuale delle promozioni al grado di maggiore dei capitani dei ruoli dei corpi logistici dell'Esercito, escluso il corpo tecnico per il quale si applicano le norme indicate nel successivo titolo II, è aumentato, rispetto a quanto stabilito dalla tabella n. 1 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, di tante unità pari alla somma dei capitani idonei e non iscritti in quadro e dei capitani mai valutati con anzianità di servizio permanente pari o superiore a 15 anni alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni predetti. Per gli stessi anni le relative aliquote di valutazione sono aumentate rispetto a quanto stabilito dalle leggi in vigore di tante unità quanti sono i capitani mai valutati con anzianità di servizio permanente effettivo pari o superiore a 15 anni alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni predetti.

Negli anni dal 1981 al 1985, qualora nei ruoli dei corpi logistici di cui al precedente comma siano presenti in ruolo maggiori con anzianità di servizio permanente effettivo pari o superiore a 19 anni o, se più favorevole, con anzianità di grado pari o superiore a 4 anni, questi sono valutati e, se idonei, promossi al grado di tenente colonnello con decorrenza dal giorno successivo al compimento delle predette anzianità, ma comunque non anteriore al 1° gennaio 1981.

Per gli ufficiali dei corpi logistici dell'Esercito, escluso il corpo tecnico, si applicano inoltre, dal 1981, le norme di cui ai precedenti terzo e quarto comma.

ART. 7.

Le aliquote di ruolo degli ufficiali dei ruoli normali delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio da valutare per la formazione dei quadri d'avanzamento per l'anno 1980, già determinate prima dell'entrata in vigore della presente legge, sono integrate, dopo che sia stato costituito il ruolo normale unico, sulla base delle disposizioni di cui al precedente articolo 6. Detta integrazione si effettua fermo restando che nelle aliquote definitive saranno comunque compresi gli ufficiali già inclusi nelle aliquote determinate prima dell'entrata in vigore della presente legge.

Per l'anno 1980, le promozioni al grado superiore dei colonnelli dei ruoli normali delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio sono attribuite secondo le norme vigenti prima dell'entrata in vigore della presente legge.

Per gli anni 1981 e 1982 per i colonnelli e per gli anni 1980, 1981 e 1982 per i tenenti colonnelli, sono formate distinte graduatorie di merito per ciascuna delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio.

Per ciascuno degli anni 1981 e 1982, il numero complessivo di promozioni al grado di generale di brigata indicato nell'allegato A della presente legge viene ripar-

tito come segue. Anno 1981: fanteria 14 unità, cavalleria 2 unità, artiglieria 8 unità, genio 3 unità; anno 1982: fanteria 14 unità, cavalleria 1 unità, artiglieria 8 unità, genio 4 unità.

Per gli anni 1980, 1981 e 1982, le promozioni a colonnello indicate nell'articolo 6 della presente legge, fermi restando i contingenti massimi stabiliti nell'articolo 3 della legge 10 dicembre 1973, n. 804, sono ripartite per ciascuna di dette armi in misura proporzionale al numero degli ufficiali di ogni arma comunque in valutazione; in ogni caso:

a) a ciascuna arma non può essere attribuito un numero di promozioni inferiore a quello spettante prima dell'entrata in vigore della presente legge;

b) gli arrotondamenti vengono effettuati per difetto. Le unità eventualmente residue vengono attribuite alle armi che hanno il maggior resto percentuale espresso in centesimi. A parità di resto, viene agevolata l'arma che ha il minor numero di promozioni.

ART. 8.

La costituzione dei corrispondenti ruoli unici delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio dell'ausiliaria e della riserva ha luogo con decorrenza dal 1° gennaio 1980.

I ruoli degli ufficiali « a disposizione », costituiti in applicazione del terzo comma dell'articolo 6 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, per il ruolo unico dei generali e per i ruoli normali delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio, a decorrere dal 1° gennaio 1980 sono abrogati e sostituiti dal ruolo normale unico degli ufficiali « a disposizione » delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio.

Il trasferimento di ruolo degli ufficiali di cui ai precedenti commi viene effettuato secondo le norme di cui agli articoli 8 e 9 della legge 10 aprile 1954, n. 113 e successive modificazioni.

Per gli anni 1980, 1981 e 1982 sono formate distinte graduatorie di merito per i tenenti colonnelli a disposizione di ciascuna delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio al fine dell'attribuzione delle promozioni al grado superiore, previste dagli articoli 4, 5 e 6 della legge 10 dicembre 1973, n. 804 e successive modificazioni. Le promozioni - da attribuire in relazione ai posti disponibili nel contingente massimo stabilito per i colonnelli del ruolo normale unico delle predette armi - sono ripartite tra le varie armi in misura proporzionale al numero dei tenenti colonnelli di ciascuna arma comunque in valutazione. Gli arrotondamenti vengono effettuati per difetto e le eventuali unità residue sono attribuite alle armi che hanno il maggior resto percentuale espresso in centesimi; a parità di resto, viene agevolata l'arma che ha il minor numero di promozioni.

CAPO II

PROVVEDIMENTI A FAVORE DEGLI UFFICIALI DEL RUOLO NORMALE UNICO DELLE ARMI DI FANTERIA, CAVALLERIA, ARTIGLIERIA E GENIO ESCLUSI DAI CORSI PER L'ADDESTRAMENTO ALLE FUNZIONI DI UFFICIALE SUPERIORE SOPPRESSI DALLA LEGGE 18 GIUGNO 1974, N. 257, E DAI CORSI DI STATO MAGGIORE IN APPLICAZIONE DELLA LEGGE 28 APRILE 1976, N. 192.

ART. 9.

Gli ufficiali in servizio permanente effettivo del ruolo normale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio con anzianità di spalline anteriore al 1° settembre 1962, che non hanno frequentato né i corsi di stato maggiore, né quelli di addestramento alle funzioni di ufficiale superiore soppressi con la legge 18 giugno 1974, n. 257, possono presentare domanda, per una sola volta, di essere ammessi a sostenere un esame di accertamento della preparazione tecnico-professionale.

Con una o più decretazioni ministeriali sono stabiliti:

a) i programmi e le modalità di svolgimento degli esami, nonché la composizione della relativa commissione;

b) le aliquote degli ufficiali che possono presentare domanda di ammissione agli esami.

Gli ufficiali che superano la prova d'esame:

1) sono equiparati, a tutti gli effetti, agli ufficiali che hanno frequentato con esito positivo i soppressi corsi di addestramento alle funzioni di ufficiale superiore;

2) possono acquisire vantaggi di carriera, commisurati ad una frazione dell'organico del grado posseduto, pari ad un nono per i capitani, ad un quarto per i maggiori e ad un settimo per i tenenti colonnelli.

I vantaggi di cui al numero 2) del precedente comma sono attribuiti:

a) nell'ordine della graduatoria di esame, ad un numero di ufficiali non superiore ad un quinto di quelli che si trovano nelle condizioni indicate nel primo comma del presente articolo, purché il voto di esame non sia inferiore a sedici ventesimi;

b) secondo le modalità previste dall'articolo 69 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni.

ART. 10.

Gli ufficiali di cui al primo comma del precedente articolo 9 che presentarono domanda di partecipazione al concorso per l'ammissione di 52 ufficiali al 101° corso di stato maggiore, indetto con la circolare n. 3060/162101 in data 29 agosto 1975 dello stato maggiore dell'Esercito, sono ammessi, a domanda, al primo corso utile di stato maggiore da svolgere in applicazione della legge 28 aprile 1976, n. 192.

Agli ufficiali di cui al precedente comma che, all'atto dell'entrata in vigore della presente legge, abbiano già frequentato, o stiano frequentando, a qualsiasi titolo, i corsi di stato maggiore ed i corsi superiori di stato maggiore, si applicano le norme previste dalla legge 28 aprile 1976, n. 192.

ART. 11.

Gli ufficiali di cui al primo comma del precedente articolo 9 possono altresì partecipare, a domanda, ad appositi concorsi per l'ammissione ai corsi di stato maggiore previsti dalla legge 28 aprile 1976, n. 192.

I suddetti concorsi:

a) sono banditi, in due anni successivi, per un numero di posti non superiore a 50 unità ciascuno;

b) si svolgono secondo le modalità indicate nell'articolo 4 della legge 28 aprile 1976, n. 192, a prescindere dal limite massimo di età e dal grado rivestito. Ai fini dell'applicazione del presente comma i titoli relativi alla formazione personale e professionale di cui all'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1979, n. 611, sono integrati con i seguenti corsi: accademia militare, scuola di applicazione d'arma, corso di aggiornamento professionale presso le scuole di applicazione d'arma.

Per lo svolgimento del corso di stato maggiore e per l'attribuzione dei vantaggi di carriera, si applicano integralmente le norme riportate nella legge citata al precedente comma; i suddetti vantaggi di carriera non sono cumulabili con quelli previsti nell'articolo 9 della presente legge.

Gli ufficiali che superano il corso di stato maggiore possono essere ammessi con le stesse modalità previste nella suddetta legge 28 aprile 1976, n. 192, alla frequenza di un corso superiore di stato maggiore.

ART. 12.

In deroga a quanto stabilito al quinto comma dell'articolo 6 della legge 28 aprile 1976, n. 192, il numero dei posti da mettere annualmente a concorso per gli ufficiali delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio da ammettere ai corsi superiori di stato maggiore, corrispondenti ai due corsi di stato maggiore a cui sono ammessi gli ufficiali indicati nel precedente articolo 11, è aumentato di 19 unità.

Il primo comma dell'articolo 11 della legge 28 aprile 1976, n. 192, è sostituito dal seguente:

« Gli ufficiali di cui al precedente articolo giudicati idonei al termine del corso devono effettuare un esperimento pratico della durata di un anno presso un comando di grande unità della propria Arma, se appartenenti all'Arma dei carabinieri; presso gli organi centrali o presso un comando di grande unità o presso un comando militare territoriale, se appartenenti alle altre armi. L'esperimento può essere svolto prima o dopo l'espletamento del periodo di comando inerente al grado rivestito, a seconda delle esigenze di impiego ».

TITOLO II

RIORDINAMENTO DEI SERVIZI TECNICI DELL'ESERCITO E MODIFICHE AD ALCUNE NORME SULL'AVANZAMENTO

ART. 13.

È istituito, tra i ruoli degli ufficiali in servizio permanente effettivo dell'Esercito, il ruolo del Corpo tecnico che sostituisce, riunendoli, i ruoli dei servizi tecnici di artiglieria, della motorizzazione, chimico-fisico, del genio, delle trasmissioni e geografico.

I quadri della tabella n. 1 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137 e

successive modificazioni, relativi ai suddetti ruoli sono sostituiti, alla data di entrata in vigore della presente legge, dal quadro - ruolo del Corpo tecnico - riportato nell'allegato B della presente legge. Quest'ultimo quadro mantiene validità sino al 31 dicembre 1984.

Per i capitani, i maggiori ed i tenenti colonnelli in servizio permanente effettivo dei sei servizi tecnici, i quadri VIII, IX, X, XI, XII e XIII della tabella n. 1 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137, secondo la numerazione in vigore prima delle modifiche di cui all'articolo 2 della presente legge, mantengono validità, con le varianti previste nel successivo articolo 17, fino al trasferimento dei predetti ufficiali nel ruolo del Corpo tecnico alla data e con le modalità indicate nello stesso articolo.

Nel ruolo del Corpo tecnico l'avanzamento degli ufficiali in servizio permanente effettivo ha luogo sino al grado di generale ispettore, fermi restando i numeri massimi dei generali e dei colonnelli stabiliti per l'Esercito dall'articolo 3 della legge 10 dicembre 1973, n. 804.

Con determinazione ministeriale si stabiliscono:

le specialità nelle quali, in relazione alle esigenze di servizio, possono essere ripartiti gli ufficiali del Corpo tecnico;

i titoli di studio e gli altri requisiti specifici per l'assegnazione alle diverse specialità, nonché le modalità per l'eventuale passaggio da una specialità all'altra.

ART. 14.

A decorrere dall'entrata in vigore della presente legge sono istituiti i ruoli degli ufficiali del Corpo tecnico nelle posizioni di: a disposizione, di ausiliaria, di complemento, della riserva e della riserva di complemento, previsti nei commi secondo e terzo dell'articolo 6 della legge 12 novembre 1955, n. 1137, quale ri-

sulta modificato dall'articolo 2 della presente legge.

Con la stessa decorrenza ha luogo il trasferimento nei predetti ruoli degli ufficiali dei sei servizi tecnici nelle posizioni di cui al precedente comma. L'iscrizione nei ruoli si effettua secondo le norme previste dagli articoli 8 e 9 della legge 10 aprile 1954, n. 113 e successive modificazioni.

ART. 15.

Nel ruolo degli ufficiali in servizio permanente del Corpo tecnico, istituito dal precedente articolo 13, sono trasferiti:

gli ufficiali in servizio permanente iscritti nei ruoli dei sei servizi tecnici;

gli ufficiali in servizio permanente che supereranno i corsi superiori tecnici, previsti per l'immissione nei suddetti ruoli dall'articolo 17 della legge 18 dicembre 1964, n. 1414 e successive modificazioni in svolgimento o già indetti alla data di entrata in vigore della presente legge;

i sottotenenti e i tenenti in servizio permanente delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio reclutati ai sensi dei numeri 5 e 6 dell'articolo 3 della legge 18 dicembre 1964, n. 1414 e successive modificazioni, che, avendo già superato i corsi presso la scuola di applicazione, alla data di entrata in vigore della presente legge, stiano frequentando i corsi universitari per il conseguimento di una laurea per il trasferimento nei servizi tecnici.

Sono, inoltre, trasferiti nel ruolo del Corpo tecnico, a domanda da presentare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i sottotenenti in servizio permanente delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio, che, reclutati ai sensi dei numeri 5 e 6 dell'articolo 3 della legge 18 dicembre 1964, n. 1414 e successive modificazioni, alla data di entrata in vigore della presente legge, frequentano i corsi della scuola di applicazione.

ART. 16.

Il trasferimento degli ufficiali di cui al precedente articolo 15 nel ruolo del Corpo tecnico ha luogo:

per i generali, colonnelli, tenenti e sottotenenti, alla data di entrata in vigore della presente legge;

per i tenenti colonnelli, maggiori e capitani, alla data del 31 dicembre 1984, nei modi indicati nel successivo articolo 17.

Gli ufficiali che superino i corsi superiori tecnici in svolgimento o già indetti alla data di entrata in vigore della presente legge, al termine degli stessi sono iscritti:

nel ruolo del Corpo tecnico, se dei gradi subalterni;

nei ruoli dei Servizi tecnici di artiglieria, della motorizzazione, chimico-fisico, del genio, delle trasmissioni e geografico, se trattasi di capitani o maggiori. Questi ufficiali sono successivamente trasferiti nel ruolo del Corpo tecnico come stabilito dal citato articolo 17. Per l'immissione nei ruoli dei Servizi tecnici si applicano le disposizioni di cui agli articoli 18 e 19 della legge 18 dicembre 1964, n. 1414.

Nel trasferimento nel ruolo del Corpo tecnico ogni ufficiale mantiene grado ed anzianità posseduti, o acquisiti in applicazione delle norme contenute nel successivo articolo 17. A parità di grado e di anzianità assoluta, l'ordine di precedenza nell'iscrizione in ruolo viene determinato secondo le disposizioni degli articoli 8 e 9 della legge 10 aprile 1954, n. 113 e successive modificazioni.

A partire dal 31 ottobre 1980 nelle aliquote di valutazione dei generali e dei colonnelli vengono, comunque, compresi gli ufficiali già valutati per l'avanzamento nel ruolo del Servizio tecnico di provenienza, a prescindere dall'anzianità acquisita nel ruolo del Corpo tecnico.

ART. 17.

I tenenti colonnelli, i maggiori e i capitani in servizio permanente dei sei Servizi tecnici, sono trasferiti nel ruolo del Corpo tecnico alla data del 31 dicembre 1984 secondo le norme degli articoli 8 e 9 della legge 10 aprile 1954, n. 113 e successive modificazioni, salvo quanto stabilito nei due seguenti commi.

I tenenti colonnelli idonei e non iscritti in quadro sono iscritti nel ruolo unico con precedenza su quelli mai valutati e, qualora abbiano anzianità assoluta inferiore a questi ultimi, acquisiscono, ai soli fini giuridici, l'anzianità assoluta precedente di un giorno quella del più anziano pari grado in ruolo mai valutato.

I tenenti colonnelli aventi anzianità di grado 1° gennaio 1981 ai sensi della lettera *b*) del successivo quinto comma sono iscritti nel ruolo del Corpo tecnico dando la precedenza agli ufficiali che avevano nei rispettivi ruoli una maggiore anzianità assoluta nel grado di maggiore.

All'entrata in vigore della presente legge:

a) i tenenti colonnelli ed i maggiori dei Servizi tecnici la cui permanenza nei gradi di ufficiale inferiore nel servizio permanente effettivo sia stata pari o superiore a 16 anni, salvo i casi di detrazione d'anzianità o di ritardi di carriera, assumono, ai soli effetti giuridici, anzianità assoluta conseguente ad una permanenza teorica nei gradi anzidetti ridotta di un anno. In ogni caso i suddetti ufficiali non possono sopravanzare gli ufficiali aventi pari o maggiore anzianità di spalline e i tenenti colonnelli dello stesso ruolo già valutati;

b) i capitani in servizio permanente dei Servizi tecnici acquisiscono, ai soli effetti giuridici, anzianità assoluta conseguente ad una permanenza di 4 anni nel grado di tenente, salvo i casi di detrazione di anzianità o di ritardi di carriera. Gli ufficiali reclutati nel grado di tenente tra i giovani in possesso di laurea che richiede un ciclo quinquennale di studi

universitari, se idonei per l'avanzamento sono promossi capitani al compimento del terzo anno di permanenza nel grado di tenente.

Per gli anni 1981, 1982, 1983 e 1984:

a) le aliquote di valutazione e il numero delle promozioni al grado superiore dei tenenti colonnelli dei Servizi tecnici sono indicati nell'allegato C della presente legge, fermi restando i numeri massimi di cui all'articolo 3 della legge 10 dicembre 1973, n. 804;

b) l'avanzamento dei maggiori ha luogo ad anzianità. Essi sono valutati dopo che abbiano compiuto tre anni di permanenza nel grado e, se idonei, sono promossi con anzianità corrispondente al compimento di quattro anni di permanenza nel grado; le promozioni, comunque, non possono decorrere da data anteriore al 1° gennaio 1981. I maggiori che all'entrata in vigore della presente legge abbiano già maturato o acquisito, in applicazione delle norme stabilite nel precedente quarto comma, quattro o più anni di grado vengono promossi conferendo loro nel grado di tenente colonnello anzianità corrispondente al 1° gennaio 1981;

c) l'avanzamento dei capitani ha luogo ad anzianità. Essi sono valutati dopo che abbiano compiuto sei anni di permanenza nel grado e, se idonei, sono promossi con anzianità corrispondente al compimento di sette anni di permanenza nel grado.

Per i suddetti anni, le promozioni a colonnello degli ufficiali dei sei servizi tecnici sono attribuite alla data del 31 dicembre di ogni anno e gli ufficiali dei diversi servizi promossi al grado di colonnello sono iscritti nel ruolo del Corpo tecnico secondo l'ordine di precedenza stabilito dall'articolo 9 della legge 10 aprile 1954, n. 113 e successive modificazioni.

Per l'anno 1985 le aliquote di valutazione dei tenenti colonnelli, dei maggiori e dei capitani del ruolo del Corpo tecnico, secondo quanto previsto dal quadro riportato nell'allegato B della presente leg-

ge, vengono determinate alla data del 1º gennaio di detto anno.

ART. 18.

L'articolo 15 della legge 18 dicembre 1964, n. 1414 e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Gli ufficiali in servizio permanente effettivo del Corpo tecnico dell'Esercito sono reclutati:

a) col grado di sottotenente, dai giovani in età non superiore a 26 anni che, avendo sostenuto con esito favorevole gli esami del biennio propedeutico di ingegneria, vincano un apposito concorso per titoli ed esami; detti ufficiali, dopo la nomina sono assegnati alla Scuola di applicazione e sono ammessi alla frequenza del terzo anno dei corsi di studi presso l'Università o il Politecnico dislocati nella medesima sede della Scuola di applicazione per il conseguimento di una laurea in ingegneria;

b) col grado di tenente, dai giovani di età non superiore a 30 anni in possesso di uno dei diplomi di laurea indicati nel successivo articolo 16, mediante un concorso per titoli ed esami.

L'assegnazione ad uno dei diversi corsi di laurea in ingegneria dei sottotenenti di cui alla lettera a) nonché il numero dei posti da mettere annualmente a concorso per il reclutamento di cui alle lettere a) e b) sono fissati con determinazione ministeriale.

La nomina a tenente per i provenienti dai giovani di cui alla lettera b) decorre da data posteriore a quella sotto la quale sono stati promossi tenenti, nello stesso anno solare, i sottotenenti provenienti dai reclutamenti di cui alla lettera a); fanno eccezione i giovani in possesso di titolo di studio che richiede la frequenza di un ciclo di studi universitari di durata quinquennale che sono iscritti in ruolo, ai soli fini giuridici, con anzianità assoluta posteriore di un giorno a quella che hanno o avrebbero i pari grado vincitori del con-

corso di cui alla lettera b) nell'anno precedente ».

ART. 19.

L'avanzamento dei sottotenenti in servizio permanente del Corpo tecnico ha luogo ad anzianità.

Detti ufficiali sono valutati per l'avanzamento dopo che abbiano compiuto due anni di permanenza nel grado e, se idonei, sono promossi con anzianità corrispondente alla data di compimento dei due anni di permanenza nel grado.

I sottotenenti giudicati non idonei all'avanzamento sono nuovamente valutati dopo che sia trascorso un anno dalla data sotto la quale fu pronunciato il giudizio di non idoneità e, se idonei, sono promossi con anzianità corrispondente alla data del giudizio definitivo favorevole.

Se giudicati ancora non idonei all'avanzamento, detti ufficiali cessano dal servizio permanente e sono collocati nella categoria del longedo che ad essi compete in applicazione dell'articolo 46 della legge 10 aprile 1954, n. 113 e successive modificazioni, con decorrenza comunque non anteriore alla data di compimento della ferma contratta. Qualora il giudizio di non idoneità sia dovuto all'insoddisfacente andamento degli studi universitari, le autorità gerarchiche possono proporre al Ministro che i citati ufficiali siano mantenuti in servizio. Ove la proposta sia accolta, gli ufficiali sono trasferiti nel ruolo speciale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio e promossi con anzianità corrispondente alla data di compimento di tre anni di permanenza nel grado; se nel suddetto ruolo non esistono vacanze, i trasferimenti sono effettuati in soprannumero e le eccedenze saranno assorbite al verificarsi delle prime vacanze.

ART. 20.

Per gli ufficiali, reclutati in base alla lettera a) dell'articolo 15 della legge 18 di-

cembre 1964, n. 1414, come risulta modificato dall'articolo 18 della presente legge, operano le norme, in quanto applicabili, di cui agli articoli 5 e 38 della predetta legge 18 dicembre 1964, n. 1414 e successive modificazioni.

Gli ufficiali che non conseguono il diploma di laurea nei limiti di tempo prescritti o che non ottengono la proroga di un anno, possono essere trasferiti, a domanda, nel ruolo speciale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio, con il grado e l'anzianità posseduti, previo parere favorevole delle autorità gerarchiche. Ove non esistano vacanze sono trasferiti nel suddetto ruolo in soprannumero e le eccedenze sono assorbite al verificarsi delle prime vacanze.

Gli ufficiali che non siano trasferiti nel ruolo speciale ai sensi del precedente comma cessano dal servizio permanente effettivo e sono collocati nella categoria del congedo che ad essi compete in applicazione dell'articolo 46 della legge 10 aprile 1954, n. 113, con decorrenza comunque non anteriore alla data di compimento della ferma contratta.

ART. 21.

Per i tenenti in servizio permanente del Corpo Tecnico, che abbiano la stessa anzianità assoluta, viene determinato, dopo tre anni di grado, con decreto del Ministro, il nuovo ordine di anzianità relativa in base alla somma del punto, ridotto in centesimi, riportato nell'esame di laurea o, se si tratta di ufficiali reclutati fra già laureati, nel concorso per l'ammissione nel ruolo e del punto relativo all'attitudine professionale espresso in centesimi, moltiplicato per il coefficiente due.

Il punto relativo all'attitudine professionale è attribuito all'ufficiale da una commissione composta dal generale ispettore del Corpo, dal generale comandante della scuola di applicazione e dal generale direttore della Direzione Generale per gli ufficiali dell'Esercito; la commissione è presieduta dall'ufficiale più elevato in grado o più anziano.

L'avanzamento dei tenenti in servizio permanente del Corpo Tecnico ha luogo ad anzianità. Detti ufficiali per essere valutati per l'avanzamento debbono aver:

a) compiuto almeno quattro anni di anzianità nel grado;

b) acquisito il diploma di laurea da almeno:

tre anni, se la durata del relativo ciclo di studi universitari è quinquennale;

quattro anni, se la predetta durata è quadriennale.

I tenenti giudicati non idonei all'avanzamento sono nuovamente valutati in occasione della formazione del quadro ordinario di avanzamento successivo al quadro, ordinario o suppletivo, per il quale furono per la prima volta valutati.

Se giudicati ancora non idonei all'avanzamento, detti ufficiali cessano dal servizio permanente effettivo e sono collocati nella categoria del congedo che ad essi compete in applicazione dell'articolo 46 della legge sullo stato degli ufficiali, con decorrenza, comunque, non anteriore alla data di compimento della ferma contratta.

L'avanzamento dei maggiori in servizio permanente del Corpo Tecnico ha luogo ad anzianità. Detti ufficiali per essere valutati per l'avanzamento devono aver compiuto almeno 4 anni di anzianità nel grado.

ART. 22.

Il limite d'età per la cessazione dal servizio permanente del generale ispettore del Corpo Tecnico è di 65 anni.

ART. 23.

Per l'avanzamento al grado di generale ispettore del Corpo Tecnico, i tenenti generali dello stesso Corpo sono valutati dalla Commissione superiore d'avanzamento.

La nota (o) della tabella n. 1 allegata alla legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, è così modificata: « (o) ciclo di 4 anni con inizio dal 1981 ».

La Commissione superiore d'avanzamento per le valutazioni relative all'anno 1981:

dei tenenti generali del Corpo tecnico, non comprende il generale ispettore del Corpo stesso;

dei maggiori generali e dei colonnelli del Corpo Tecnico, comprende il tenente generale idoneo e iscritto in quadro per la promozione al grado di generale ispettore del Corpo stesso;

dei tenenti colonnelli dei Servizi Tecnici di artiglieria, della motorizzazione, chimico-fisico, del genio, delle trasmissioni e geografico, comprende l'ufficiale generale più elevato in grado o più anziano già appartenente al Servizio Tecnico degli ufficiali da valutare.

ART. 24.

Nel periodo transitorio dal 1980 al 1985 il numero annuale delle promozioni al grado di capitano di corvetta dei tenenti di vascello di ciascun ruolo normale dei vari corpi della Marina militare, quale stabilito dalla tabella n. 2 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, è aumentato di tante unità pari alla somma dei tenenti di vascello idonei e non iscritti in quadro e dei tenenti di vascello mai valutati con anzianità di servizio permanente effettivo pari o superiore a 14 anni alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni predetti. Per gli stessi anni le relative aliquote di valutazione sono aumentate rispetto a quanto stabilito dalle leggi in vigore di tante unità quanti sono i tenenti di vascello mai valutati con anzianità di servizio permanente effettivo pari o superiore a 14 anni alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni predetti.

Per gli stessi anni, qualora nei ruoli normali dei vari corpi della Marina militare siano presenti in ruolo capitani di corvetta con anzianità di servizio permanente effettivo pari o superiore a 18 anni o, se più favorevole, con anzianità di grado pari o superiore a quattro anni, questi

sono valutati e, se idonei, promossi al grado di capitano di fregata con decorrenza dal giorno successivo al compimento delle predette anzianità, ma comunque non anteriore al 1° gennaio 1980.

Ai fini del computo delle anzianità indicate nei precedenti commi, nei riguardi dell'ufficiale che in applicazione delle norme vigenti abbia subito spostamenti in ruolo, viene considerata una anzianità pari a quella del pari grado che lo precede immediatamente nel ruolo di appartenenza e che non abbia subito detrazioni di anzianità o ritardi di carriera.

Per ciascuno degli anni 1980 e 1981 il numero delle promozioni annuali al grado di capitano di corvetta del ruolo normale del corpo delle armi navali derivanti dall'applicazione delle norme di cui al presente articolo non può essere inferiore a 8 unità.

Le promozioni da effettuare ai sensi del presente articolo sono conferite anche in soprannumero agli organici previsti dalle leggi vigenti. Le eventuali eccedenze che si determineranno in applicazione delle norme di cui al presente articolo saranno assorbite con le vacanze che si avranno per cause diverse da quelle di cui alla lettera a) dell'articolo 44 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni.

ART. 25.

Nel periodo transitorio dal 1980 al 1985 il numero annuale delle promozioni al grado di maggiore dell'arma aeronautica ruolo naviganti normale, del Corpo del genio aeronautico ruoli ingegneri, chimici e fisici, del Corpo di commissariato aeronautico ruolo commissari e del Corpo sanitario aeronautico ruolo ufficiali medici, quale stabilito dalla tabella n. 3 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, è aumentato di tante unità pari alla somma dei capitani idonei e non iscritti in quadro e dei capitani mai valutati con anzianità di servizio permanente effettivo

pari o superiore a 15 anni alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni predetti. Per gli stessi anni le relative aliquote di valutazione sono aumentate rispetto a quanto stabilito dalla legge in vigore di tante unità quanti sono i capitani mai valutati con anzianità di servizio permanente effettivo pari o superiore a 15 anni alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni predetti.

Per gli stessi anni, qualora nei ruoli di cui al precedente comma, siano presenti in ruolo maggiori con anzianità di servizio permanente effettivo pari o superiore a 19 anni o, se più favorevole, con anzianità di grado pari o superiore a 4 anni, questi sono valutati e, se idonei, sono promossi al grado di tenente colonnello con decorrenza dal giorno successivo al compimento delle predette anzianità, ma comunque non anteriore al 1° gennaio 1980.

Ai fini del computo delle anzianità indicate nei precedenti commi, nei riguardi dell'ufficiale che in applicazione delle norme vigenti abbia subito spostamenti in ruolo, viene considerata una anzianità pari a quella del pari grado che lo precede immediatamente nel ruolo di appartenenza e che non abbia subito detrazioni di anzianità o ritardi di carriera.

Le promozioni da effettuare ai sensi del presente articolo sono conferite anche in soprannumero agli organici previsti dalle leggi vigenti. Le eventuali eccedenze che si determineranno in applicazione delle norme di cui al presente articolo saranno riassorbite con le vacanze che si avranno per cause diverse da quelle di cui alla lettera *a*) dell'articolo 44 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni.

Le norme di cui al presente articolo si applicano anche nei confronti degli ufficiali dell'Arma aeronautica ruolo servizi, provenienti dai corsi regolari dell'Accademia aeronautica. Per gli ufficiali della Arma aeronautica ruolo servizi provenienti dagli ufficiali di complemento o dai sottufficiali si applicano le norme di cui al successivo articolo 30.

ART. 26.

L'articolo 54 della legge 12 novembre 1955, n. 1137, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« Quando si debba rinnovare un giudizio d'avanzamento annullato d'ufficio o in seguito ad accoglimento di ricorso giurisdizionale o di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica si applicano le seguenti disposizioni:

a) l'ufficiale appartenente al grado nel quale l'avanzamento ha luogo ad anzianità, se giudicato idoneo, è promosso anche se non esiste vacanza nel grado superiore, con l'anzianità che gli sarebbe spettata qualora la promozione avesse avuto luogo a suo tempo;

b) l'ufficiale appartenente al grado nel quale l'avanzamento ha luogo a scelta, se giudicato idoneo e se riporti un punto di merito per cui sarebbe stato promosso qualora lo stesso punto gli fosse stato attribuito in una precedente graduatoria è promosso anche se non esiste vacanza al grado superiore, con l'anzianità che gli sarebbe spettata se la promozione avesse avuto luogo a suo tempo. La promozione non è computata nel numero di quelle attribuite nell'anno in cui viene rinnovato il giudizio e l'eccedenza è riassorbita con le vacanze derivanti da cause diverse da quelle indicate alle lettere *a*) e *d*) del primo comma del precedente articolo 44.

Fermi restando i contingenti massimi di cui all'articolo 3 della legge 10 dicembre 1973, n. 804, quando si tratta di promozione al grado di colonnello e ai vari gradi di generale, l'eventuale eccedenza al numero massimo stabilito per la consistenza del grado interessato, determinata dalla promozione stessa, viene riassorbita al verificarsi della prima vacanza successiva al 31 dicembre dell'anno a cui si riferisce la graduatoria in occasione della quale l'ufficiale è stato nuovamente valutato.

All'ufficiale promosso a seguito di ricorso, che abbia superato il limite di età

del grado conseguito, ovvero che raggiunga il limite di età prima del compimento del periodo prescritto di comando o di attribuzioni specifiche per l'avanzamento al grado successivo, non sono richiesti i requisiti di cui all'articolo 38 della presente legge.

Il rinnovo del giudizio viene effettuato dagli organi competenti entro sei mesi dall'annullamento d'ufficio o dalla notifica all'Amministrazione competente della pronuncia giurisdizionale che ha annullato la precedente valutazione.

Qualora il giudizio di annullamento contenga elementi tali da rendere automatica l'iscrizione in quadro del ricorrente non è necessario procedere ad una nuova valutazione. In tal caso agli adempimenti per la promozione del ricorrente provvede d'ufficio il Ministero competente ».

TITOLO III

NORME RIGUARDANTI L'AVANZAMENTO DEGLI UFFICIALI DEI RUOLI SPECIALI DELL'ESERCITO, DELLA MARINA E DELL'AERONAUTICA

ART. 27.

L'articolo 61 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« L'avanzamento dei maggiori ha luogo ad anzianità.

I maggiori del ruolo speciale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio per essere valutati per l'avanzamento devono aver compiuto 4 anni di permanenza nel grado ».

ART. 28.

Per gli anni 1981, 1982 e 1983 il numero annuale delle promozioni al grado di maggiore dei capitani del ruolo speciale unico delle armi di fanteria, cavalleria, ar-

tiglieria e genio è fissato in tante unità pari alla somma dei capitani già valutati e di quelli mai valutati che abbiano maturato alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni predetti, nove o più anni di permanenza nel grado ovvero diciotto o più anni di servizio nei gradi di ufficiale inferiore, compreso il periodo svolto da ufficiale di complemento ed esclusi gli eventuali periodi di interruzione. Per gli stessi anni le relative aliquote di valutazione sono determinate in modo da comprendervi oltre ai capitani già valutati anche quelli mai valutati aventi le anzianità di grado o di servizio predette alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni medesimi.

Per gli anni 1981, 1982 e 1983 i maggiori del ruolo speciale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio che abbiano maturato un'anzianità di servizio da ufficiale pari o superiore a 22 anni ovvero un'anzianità di 4 o più anni di grado, esclusi eventuali periodi di interruzione e salvo detrazioni di anzianità disposte per legge, sono promossi tenenti colonnelli con decorrenza dal giorno successivo al compimento dell'anzianità più favorevole tra le due anzidette, ma comunque con decorrenza non anteriore al 1° gennaio 1981.

Le promozioni da effettuare in applicazione delle norme di cui ai precedenti commi possono essere conferite anche in soprannumero. Le eventuali eccedenze che si verificheranno per effetto delle promozioni stesse saranno riassorbite con le vacanze che si avranno per cause diverse da quelle di cui alla lettera a) dell'articolo 44 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni.

Nel periodo transitorio dal 1981 al 1983, per gli ufficiali del ruolo speciale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio la cui permanenza nei gradi di sottufficiale sia stata pari o superiore a 8 anni, le anzianità di diciotto e di ventidue anni di servizio di cui rispettivamente ai precedenti primo e secondo comma sono ridotte una sola volta per l'avanzamento al grado di maggiore o al

grado di tenente colonnello nella misura di 1 anno ogni 4 anni di permanenza nei gradi di sottufficiale fino ad un massimo di 2 anni. La norma di cui al presente comma si applica a domanda dell'interessato; detta domanda deve essere presentata nel mese di ottobre dell'anno precedente a quello in cui l'ufficiale chiede l'applicazione della norma stessa.

I colonnelli e gradi corrispondenti dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica appartenenti ai ruoli speciali, restano comunque in servizio, anche in soprannumero al numero chiuso, fino al limite d'età previsto per il grado di tenente colonnello dello stesso ruolo.

ART. 29.

Per gli anni 1981, 1982 e 1983 il numero annuale delle promozioni al grado di capitano di corvetta dei tenenti di vascello di ciascun ruolo speciale dei vari corpi della marina militare, quale stabilito dalla tabella n. 2 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, è aumentato di tante unità pari alla somma dei tenenti di vascello idonei e non iscritti in quadro e dei tenenti di vascello mai valutati che abbiano maturato alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni predetti un'anzianità di servizio nei gradi di ufficiale inferiore pari o superiore a 18 anni compreso il periodo svolto da ufficiale di complemento ed esclusi gli eventuali periodi di interruzione. Per gli stessi anni le relative aliquote di valutazione sono aumentate rispetto a quanto stabilito dalle leggi in vigore di tante unità quanti sono i tenenti di vascello mai valutati con l'anzianità di servizio predetta alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni medesimi.

Per gli anni 1981, 1982 e 1983, qualora nei ruoli speciali dei vari corpi della Marina militare siano presenti in ruolo capitani di corvetta con anzianità di servizio complessiva da ufficiale pari o superiore a 22 anni o, se più favorevole, con anzianità di grado pari o superiore a 4 anni

esclusi eventuali periodi di interruzione e salvo detrazioni di anzianità disposte per legge, essi sono valutati e promossi al grado di capitano di fregata con decorrenza dal giorno successivo al compimento dell'anzianità più favorevole tra le due anzidette, ma comunque con decorrenza non anteriore al 1° gennaio 1981.

Le promozioni da effettuare in applicazione delle norme di cui ai precedenti commi possono essere conferite anche in soprannumero. Le eventuali eccedenze che si verificheranno per effetto delle promozioni stesse saranno riassorbite con le vacanze che si avranno per cause diverse da quelle di cui alla lettera a) dell'articolo 44 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni.

Nel periodo transitorio dal 1981 al 1983, per gli ufficiali dei ruoli di cui al presente articolo la cui permanenza nei gradi di sottufficiale sia stata pari o superiore ad 8 anni, le anzianità di 18 o 22 anni di servizio di cui rispettivamente ai precedenti primo e secondo comma sono ridotte una sola volta per l'avanzamento al grado di capitano di corvetta o al grado di capitano di fregata nella misura di un anno ogni 4 anni di permanenza nei gradi di sottufficiale fino ad un massimo di due anni. La norma di cui al presente comma si applica a domanda dell'interessato; detta domanda deve essere presentata nel mese di ottobre dell'anno precedente a quello in cui l'ufficiale chiede l'applicazione della norma stessa.

ART. 30.

Per gli anni 1981, 1982 e 1983 il numero annuale delle promozioni al grado di maggiore dei capitani dell'Arma Aeronautica, ruolo navigante speciale, del corpo del genio aeronautico ruolo assistenti tecnici e del corpo di commissariato aeronautico ruolo amministrazione, quale stabilito dalla tabella numero 3 annessa alla legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, è aumentato di tante unità pari alla somma dei capitani idonei e non

iscritti in quadro e dei capitani mai valutati che abbiano maturato alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni predetti un'anzianità di servizio nei gradi di ufficiale inferiore pari o superiore a diciotto anni compreso il periodo svolto da ufficiale di complemento ed esclusi gli eventuali periodi di interruzione. Per gli stessi anni le relative aliquote di valutazione sono aumentate, rispetto a quanto stabilito dalle leggi in vigore, di tante unità quanti sono i capitani mai valutati con l'anzianità di servizio predetta alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni medesimi.

Per gli anni 1981, 1982 e 1983, qualora nei ruoli di cui al precedente primo comma siano presenti maggiori con anzianità di servizio complessivo pari o superiore a 22 anni o, se più favorevole, con anzianità di grado pari o superiore a 4 anni, esclusi eventuali periodi di interruzione e salvo detrazioni di anzianità disposte per legge, essi sono valutati e promossi al grado di tenente colonnello con decorrenza dal giorno successivo al compimento dell'anzianità più favorevole tra le due anzianità, ma comunque con decorrenza non anteriore al 1° gennaio 1981.

Le promozioni da effettuare in applicazione delle norme di cui ai precedenti commi possono essere conferite anche in soprannumero. Le eventuali eccedenze che si verificheranno per effetto delle promozioni stesse saranno riassorbite con le vacanze che si avranno per cause diverse da quelle di cui alla lettera a) dell'articolo 44 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni.

Nel periodo transitorio dal 1981 al 1983, per gli ufficiali dei ruoli di cui al presente articolo la cui permanenza nei gradi di sottufficiale sia stata pari o superiore ad 8 anni, le anzianità di 18 e di 22 anni di servizio di cui rispettivamente ai precedenti primo e secondo comma sono ridotte una sola volta per l'avanzamento al grado di maggiore o al grado di tenente colonnello nella misura di un anno ogni quattro anni di permanenza nei

gradi di sottufficiale fino ad un massimo di due anni. La norma di cui al presente comma si applica a domanda dell'interessato; detta domanda deve essere presentata nel mese di ottobre dell'anno precedente a quello in cui l'ufficiale chiede la applicazione della norma stessa.

L'articolo 2 della legge 15 dicembre 1967, n. 1262, è abrogato.

ART. 31.

I tenenti colonnelli del ruolo normale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio e quelli del corrispondente ruolo dell'« a disposizione », ivi transitati ai sensi dell'articolo 48 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, possono, a domanda, essere trasferiti nel ruolo speciale unico delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio del servizio permanente effettivo.

Ai fini dell'applicazione del precedente comma, sono disponibili nel ruolo speciale unico 70 posti per l'anno 1981. Le domande di trasferimento devono essere presentate nel mese di gennaio 1981.

I trasferimenti avranno luogo:

a) con il grado e l'anzianità posseduti al momento del passaggio di ruolo, fermo restando che gli ufficiali da trasferire saranno iscritti dopo l'ultimo pari grado, già appartenente al ruolo speciale unico, avente la stessa anzianità assoluta di grado. Per gli ufficiali a disposizione il trasferimento si effettua previa reintegrazione nel servizio permanente effettivo;

b) con decorrenza dal 1° ottobre dell'anno di presentazione delle relative domande di trasferimento.

Qualora il numero delle domande di trasferimento superi quello dei posti disponibili, si procede alla formazione di una graduatoria di precedenza sulla base del coefficiente ricavato, per ogni ufficiale da trasferire, dalla differenza calcolata in anni, mesi e giorni, tra l'anzianità assoluta di grado da lui posseduta e la sua

data di nascita. Ha la precedenza l'ufficiale con coefficiente più elevato e, a parità di coefficiente, il più anziano d'età.

I tenenti colonnelli, già valutati almeno una volta nel ruolo di provenienza e trasferiti nel ruolo speciale unico, sono comunque compresi nelle aliquote da valutare per l'avanzamento in quest'ultimo ruolo.

I tenenti colonnelli che abbiano presentato domanda per il passaggio nel ruolo speciale unico e siano compresi tra quelli da valutare nel ruolo di appartenenza, qualora siano giudicati idonei e iscritti in quadro, perdono ogni titolo per il transito nel ruolo speciale unico.

ART. 32.

I tenenti colonnelli già appartenenti ai ruoli normali delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio, successivamente trasferiti a qualsiasi titolo nel ruolo speciale unico delle stesse armi, fruiscono, a domanda, della rideterminazione dell'anzianità di grado posseduta nei termini stabiliti al successivo terzo comma.

Le domande di rideterminazione debbono essere presentate entro 60 giorni:

a) dalla data di entrata in vigore della presente legge per i tenenti colonnelli che alla data stessa risultino già in ruolo;

b) dalla data di comunicazione di trasferimento nel ruolo speciale unico per gli ufficiali di cui al precedente articolo 31.

Agli ufficiali suddetti viene riconosciuto, ai soli effetti giuridici, un'anzianità di grado, se più favorevole rispetto a quella posseduta, corrispondente alla data di compimento di un periodo di servizio effettivamente svolto dalla nomina a sottotenente pari a ventiquattro anni. A parità di anzianità di grado assume la precedenza in ruolo il più anziano di età.

L'ufficiale a cui viene rideterminata la anzianità ai sensi del presente articolo è,

in ogni caso, iscritto in ruolo immediatamente prima del pari grado più avanti in ruolo che, per effetto di ricostruzioni di carriera disposte con precedenti leggi, abbia eventualmente acquisito maggiore anzianità pur essendo in possesso di eguali titoli e pur avendo prestato servizio da ufficiale per un periodo di tempo inferiore.

Ai tenenti colonnelli che ai sensi del presente articolo conseguano un'anzianità tale per cui sarebbero stati compresi nelle aliquote di ruolo per la valutazione al grado superiore già determinate dal Ministro negli anni precedenti vengono applicate le disposizioni di cui all'articolo 49 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni.

Gli ufficiali immessi nel ruolo speciale unico dopo l'entrata in vigore della legge 20 dicembre 1973, n. 824, e prima dell'entrata in vigore della legge 2 dicembre 1975, n. 626, sono promossi al grado di capitano al compimento del settimo anno di servizio da ufficiale in servizio permanente effettivo.

ART. 33.

Per un periodo transitorio di tre anni, dal 1° gennaio 1980, i limiti di età per la cessazione dal servizio dei maggiori, capitani e subalterni e gradi corrispondenti di ciascun ruolo normale, speciale e ad esaurimento dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica, sono uguali a quelli vigenti per i tenenti colonnelli e gradi corrispondenti dello stesso ruolo.

I periodi di comando o di attribuzioni specifiche da effettuare ai fini dell'avanzamento per gli ufficiali dei ruoli speciali dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica e previsti dalle norme vigenti sono validi sino al 31 dicembre 1984.

ART. 34.

Gli ufficiali dei ruoli speciali e di complemento dei ruoli ad esaurimento, di cui al titolo IV della presente legge, che non

usufruiscano della promozione prevista dalla legge 22 luglio 1971, n. 536 e successive modificazioni, sono promossi al grado superiore una volta collocati in ausiliaria, nella riserva o nella riserva di complemento anche oltre il grado massimo stabilito per il ruolo da cui provengono.

TITOLO IV

ISTITUZIONE DI RUOLI AD ESAURIMENTO PER GLI UFFICIALI DI COMPLEMENTO DELL'ESERCITO, DELLA MARINA E DELL'AERONAUTICA

ART. 35.

Sono istituiti, rispettivamente per l'Esercito, per la Marina e per l'Aeronautica, ruoli ad esaurimento formati:

a) dagli ufficiali di complemento e della riserva di complemento trattenuti in servizio con rapporto d'impiego ai sensi della legge 20 dicembre 1973, n. 824, ivi compresi quelli nei cui confronti il relativo provvedimento, già perfezionato in data anteriore alla data di entrata in vigore della presente legge, contempli il trattenimento in servizio con decorrenza posteriore alla data predetta;

b) dagli ufficiali di complemento esclusi dal trattenimento in servizio di cui alla precedente lettera a), che alla data di entrata in vigore della presente legge risultino richiamati secondo le norme dell'articolo 50 della legge 10 aprile 1954, n. 113, ovvero trattenuti in servizio ai sensi dell'articolo 6 della legge 22 dicembre 1973, n. 825;

c) dagli ufficiali di complemento vincolati, alla data di entrata in vigore della presente legge, alla ferma quinquennale prevista dalla legge 28 marzo 1968, n. 371, e alle ferme stabilite dalle leggi 21 maggio 1960, n. 556, e 21 febbraio 1963, n. 249, o trattenuti in servizio ai sensi degli articoli 50 e 59, lettera b), della legge 10 aprile 1954, n. 113, e dell'articolo 6 del-

la legge 22 dicembre 1973, n. 825, nonché dagli ufficiali che saranno ammessi alle ferme predette in seguito a concorsi già in espletamento alla predetta data.

Gli ufficiali di cui alla lettera c) saranno immessi nei ruoli ad esaurimento, con le modalità stabilite nel successivo articolo 36 all'atto dell'ultimazione delle ferme contratte ovvero, per i trattenuti ai sensi degli articoli 50 e 59, lettera b), della legge 10 aprile 1954, n. 113, al compimento del quinto anno di trattenimento.

Per gli ufficiali di cui alle lettere b) e c) del primo comma, con l'immissione nei ruoli ad esaurimento si costituisce rapporto d'impiego ai sensi dell'articolo 1 della legge 20 dicembre 1973, n. 824.

La consistenza complessiva dei ruoli, di cui al precedente primo comma, è stabilita come segue:

| | |
|----------------|----------|
| a) Esercito | : 3.250; |
| b) Marina | : 950; |
| c) Aeronautica | : 2.850. |

Con successivi provvedimenti legislativi si darà luogo, per ciascuna Forza armata, ad ampliamento degli organici degli ufficiali in servizio permanente vigenti all'atto dell'entrata in vigore della presente legge, in misura non superiore alla consistenza dei ruoli ad esaurimento indicata nel precedente comma, fermo restando che i nuovi posti in organico saranno ricoperti, in relazione alle vacanze complessive esistenti o che si verificheranno nei ruoli istituiti con la presente legge.

Sono abrogati gli articoli 2, 4, 5 e 6 della legge 20 dicembre 1973, n. 824, e tutte le norme comunque in contrasto con quanto stabilito nella presente legge. Sono altresì abrogati gli articoli 1, 2, 3, 5 e 7 della legge 28 marzo 1968, n. 371, i quali, tuttavia, continueranno transitoriamente ad applicarsi nei confronti degli ufficiali che abbiano contratto la ferma prima dell'entrata in vigore della presente legge o che la contraggano a seguito dei concorsi di cui alla lettera c) del precedente primo comma.

Negli articoli che seguono le parole « tenenti colonnelli, maggiori, capitani e tenenti » devono intendersi riferite anche agli ufficiali dei gradi corrispondenti della Marina e, comunque, dirette esclusivamente agli ufficiali dei ruoli ad esaurimento.

I limiti di età per la cessazione dal servizio e per il transito nella riserva di complemento degli ufficiali dei ruoli ad esaurimento sono uguali a quelli previsti per la cessazione dal servizio degli ufficiali dei corrispondenti ruoli del servizio permanente. Se nel servizio permanente vi sono ruoli normali e ruoli speciali, si applicano i limiti di età dei ruoli normali.

Gli ufficiali della riserva di complemento trattenuti in servizio, che alla data di entrata in vigore della presente legge non abbiano raggiunto i limiti di età di cui al comma precedente, sono ricollocati nella categoria di ufficiali di complemento, conservando il grado e l'anzianità posseduti.

ART. 36.

Gli ufficiali di cui alle lettere *a)* e *b)* del precedente articolo 35 sono immessi nei ruoli ad esaurimento con il grado e l'anzianità posseduti alla data di entrata in vigore della presente legge. Gli ufficiali di cui alla citata lettera *b)* sono immessi a domanda da presentare entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Gli ufficiali di cui alla lettera *c)* dello articolo 35 che termineranno la ferma quinquennale o il quinto anno di trattenimento, saranno immessi a domanda nei ruoli ad esaurimento con il grado posseduto. Le relative domande dovranno essere prodotte entro il novantesimo giorno precedente il termine della ferma quinquennale ovvero il compimento del quinto anno di trattenimento.

Gli ufficiali le cui ferme, ovvero il compimento del quinto anno di trattenimento, scadono entro i sei mesi successivi alla data di entrata in vigore della

presente legge potranno produrre domanda di immissione nei ruoli ad esaurimento entro i novanta giorni successivi alla predetta data. I suddetti ufficiali, nelle more della formazione del giudizio di cui al successivo comma, saranno comunque trattenuti in servizio.

Gli ufficiali di cui alle lettere *b)* e *c)* del precedente articolo 35 sono immessi nei ruoli ad esaurimento previo giudizio favorevole delle competenti commissioni ordinarie d'avanzamento espresso sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 26 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni.

Coloro che riportano giudizio sfavorevole all'immissione sono collocati in congedo.

Tutti gli atti dei procedimenti amministrativi, che riguardano il giudizio ai fini dell'immissione nei ruoli ad esaurimento, sono pubblici.

ART. 37.

Gli ufficiali e gli aspiranti ufficiali di complemento dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica, possono chiedere, dopo almeno tre mesi di servizio dalla nomina ad ufficiale o ad aspirante, di vincolarsi ad una ferma volontaria di due anni decorrente dal giorno successivo a quello del compimento del servizio di prima nomina.

L'ammissione alla ferma è effettuata per concorso, sulla base dei servizi prestati dopo la nomina ad ufficiale o ad aspirante, e degli altri titoli e requisiti stabiliti con decreto del Ministro della difesa. La valutazione dei concorrenti è effettuata da apposita commissione che procede alla formazione della relativa graduatoria di merito degli idonei sulla base dei complessi di elementi di cui all'articolo 26 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni.

La Commissione è istituita, per ciascuna forza armata, con decreto del Ministro della difesa ed è composta da un presidente, ufficiale generale o colonnello e gra-

di corrispondenti, e da quattro membri ufficiali superiori in servizio permanente, di cui il meno anziano svolge anche le funzioni di segretario.

Gli ufficiali ammessi alle ferme di cui al presente articolo possono chiedere di esserne prosciolti dopo almeno un anno di servizio in ferma. Il Ministro ha facoltà di ritardare l'accoglimento della domanda per motivi di servizio.

L'ufficiale che sia divenuto permanentemente inabile al servizio incondizionato o che non abbia riacquisito la idoneità allo scadere del periodo massimo di licenza eventualmente spettantegli è prosciolto dalla ferma e collocato nella riserva di complemento o in congedo assoluto a seconda dell'idoneità.

Gli ufficiali ammessi alla ferma biennale, di cui al presente articolo, sono valutati per l'avanzamento a tenente dopo due anni avpressivi di permanenza nei gradi di aspirante e sottotenente o corrispondente e, se idonei, promossi con decorrenza dal ventottesimo mese di servizio prestato da aspirante e ufficiale, compreso quello di prima nomina.

Il numero massimo degli ufficiali di complemento da ammettere annualmente alla ferma di cui al primo comma è fissato per ciascuna forza armata con la legge di bilancio. Tale numero non può comunque essere inferiore a:

- a) Esercito: 600;
- b) Marina: 105;
- c) Aeronautica: 180.

Per l'ultimo quadrimestre dell'anno 1980 le entità sopraindicate sono ridotte ad un terzo.

ART. 38.

Agli ufficiali di complemento che vengono congedati al termine della ferma volontaria di due anni o che ne sono prosciolti è corrisposto un premio pari al 15 per cento dello stipendio iniziale annuo

lordo spettante al sottotenente di complemento (o grado corrispondente) in servizio di prima nomina, per ogni semestre di ferma volontaria espletata.

I premi di cui al precedente comma non competono, limitatamente al servizio prestato nell'ultimo semestre, agli ufficiali prosciolti dalla ferma per motivi disciplinari o per scarso rendimento.

I premi di congedamento previsti dall'articolo 9 della legge 21 maggio 1960, n. 556, e dall'articolo 6 della legge 21 febbraio 1963, n. 249, sono elevati al 15 per cento dello stipendio iniziale annuo lordo spettante al sottotenente di complemento (o grado corrispondente) in servizio di prima nomina, per ogni semestre di ferma volontaria espletata.

Ai fini della corresponsione dei premi di fine ferma di cui ai precedenti primo e terzo comma, la frazione di semestre superiore a tre mesi è computata come semestre intero.

ART. 39.

Le disposizioni di cui ai precedenti articoli 35, 36 e 38 sono valide, in quanto applicabili, anche per gli ufficiali piloti di complemento dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica vincolati, all'atto dell'entrata in vigore della presente legge, alle ferme volontarie previste dalle vigenti disposizioni.

ART. 40.

Agli ufficiali vincolati alle ferme biennali di cui al precedente articolo 37 può essere riservato fino all'80 per cento dei posti annualmente messi a concorso per l'Arma dei carabinieri, per i ruoli speciali di ciascuna forza armata, per i Corpi automobilistico, di amministrazione e di assistenza dell'Esercito e per il ruolo servizi dell'Arma aeronautica. I posti riservati non coperti sono portati in aumento di quelli previsti per i partecipanti al concorso a diverso titolo.

Agli ufficiali che terminano senza demerito la ferma biennale prevista nel primo comma dell'articolo 37 sono conferite riserve di posti nei concorsi per la nomina in prova nella qualifica iniziale dei ruoli delle carriere direttive e di concetto del personale civile, nelle misure del 5 per cento per l'Amministrazione della difesa e del 2 per cento per le altre amministrazioni dello Stato, comprese quelle ad ordinamento autonomo.

Per la partecipazione ai pubblici concorsi degli ufficiali indicati nell'articolo 35 della presente legge si applicano le disposizioni della legge 26 marzo 1965, n. 229, relativa all'esenzione dai limiti di età.

ART. 41.

Per gli ufficiali di cui al presente titolo IV che cessino dal servizio senza aver acquisito diritto a pensione normale per anzianità di servizio, si provvede all'atto dell'invio in congedo e per l'effettivo periodo di servizio prestato, alla costituzione, a cura e spese dell'Amministrazione, della posizione assicurativa nell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti, mediante versamento dei contributi determinati secondo le norme della predetta assicurazione.

ART. 42.

I ruoli ad esaurimento istituiti con la presente legge sono i seguenti:

a) per l'Esercito:

1) ruolo ad esaurimento degli ufficiali dell'Arma dei carabinieri;

2) ruolo ad esaurimento degli ufficiali delle armi di fanteria, cavalleria, artiglieria e genio;

3) ruolo ad esaurimento degli ufficiali dei corpi sanitario (ufficiali medici e ufficiali chimici farmacisti), di commissariato (ufficiali commissari), veterinario e tecnico;

4) ruolo ad esaurimento degli ufficiali dei corpi automobilistico, di commissariato (ufficiali di sussistenza) e di amministrazione;

b) per la Marina:

1) ruolo ad esaurimento degli ufficiali del Corpo di stato maggiore;

2) ruolo ad esaurimento degli ufficiali del Corpo del genio navale;

3) ruolo ad esaurimento degli ufficiali del Corpo delle armi navali;

4) ruolo ad esaurimento degli ufficiali del Corpo sanitario (ruolo medici);

5) ruolo ad esaurimento degli ufficiali del Corpo sanitario (ruolo farmacisti);

6) ruolo ad esaurimento degli ufficiali del Corpo di commissariato;

7) ruolo ad esaurimento degli ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto;

c) per l'Aeronautica:

1) ruolo ad esaurimento degli ufficiali dell'Arma aeronautica - ruolo naviganti;

2) ruolo ad esaurimento degli ufficiali dell'Arma aeronautica - ruolo servizi;

3) ruolo ad esaurimento degli ufficiali dei Corpi: del genio aeronautico - ruoli ingegneri, chimici, fisici; di commissariato aeronautico - ruolo commissariato, sanitario aeronautico;

4) ruolo ad esaurimento degli ufficiali del ruolo assistenti tecnici del Corpo del genio aeronautico;

5) ruolo ad esaurimento degli ufficiali del ruolo amministrazione del Corpo di commissariato aeronautico.

ART. 43.

Per l'avanzamento degli ufficiali appartenenti ai ruoli ad esaurimento di cui al precedente articolo 42 non si osservano le disposizioni degli articoli 103, 104, 106, 107, 113, 114 e 115 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni.

Gli ufficiali dei ruoli ad esaurimento, per essere valutati per l'avanzamento, devono trovarsi compresi in apposite aliquote di ruolo stabilite dal Ministro della difesa. Per gli ufficiali compresi nelle predette aliquote, che vengano a trovarsi in una delle condizioni previste dagli articoli 21, 22, 34 e 35 della legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, operano, in quanto applicabili, le norme di cui al capo III del titolo II della predetta legge.

Agli effetti di quanto disposto nel precedente comma, il 31 ottobre di ogni anno il Ministro determina le aliquote di ruolo per la formazione dei quadri di avanzamento comprendendovi, per ciascun grado, gli ufficiali che, entro il 31 dicembre dell'anno successivo, maturino la permanenza nel grado o l'anzianità di servizio prevista al successivo articolo 45.

I tenenti ed i maggiori sono valutati e se idonei sono promossi con anzianità decorrente dal giorno successivo al compimento delle permanenze previste. I maggiori sono promossi purché non esistano, nei corrispondenti ruoli normali e speciali, maggiori in servizio permanente di pari o superiore anzianità, esclusi i non idonei e i sospesi all'avanzamento.

I capitani sono valutati e se riconosciuti idonei mediante giudizio di avanzamento, formulato dalla commissione ordinaria di avanzamento che compila una graduatoria di merito, sono promossi al grado superiore secondo l'ordine di anzianità. Le promozioni decorrono dal giorno successivo al compimento delle permanenze previste.

ART. 44.

Gli ufficiali inferiori dei ruoli ad esaurimento, per essere valutati ai fini dello avanzamento, debbono aver compiuto i periodi di comando, di servizio o d'imbarco previsti, per gli ufficiali di complemento, nelle tabelle 5, 6 e 7 allegata alla legge 12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni.

I periodi di comando di cui al precedente comma sono sostituibili con un uguale periodo di servizio svolto:

per gli ufficiali dell'Arma del genio, presso le direzioni lavori;

per gli ufficiali in possesso di brevetto militare di pilota di aereo o di elicottero, presso reparti o scuole di volo.

ART. 45.

Ferme restando le condizioni più favorevoli che possono determinarsi con le leggi precedenti, per gli anni 1981, 1982 e 1983 sono valutati e, se idonei, promossi al grado superiore gli ufficiali appartenenti ai ruoli ad esaurimento, che maturino entro il 31 dicembre di ciascuno dei detti anni:

a) se maggiori, cinque anni di anzianità nel grado;

b) se capitani, venti anni di servizio da ufficiale. Tale periodo è ridotto a:

sedici anni, per i capitani del ruolo naviganti dell'Arma aeronautica;

diciotto anni, per i capitani dei ruoli delle tre forze armate, nei quali l'immissione è subordinata al possesso di un diploma di laurea;

c) se tenenti, otto anni di anzianità nel grado. Tale periodo è ridotto a:

cinque anni, per i tenenti del ruolo naviganti dell'Arma aeronautica;

sei anni, per i tenenti dei ruoli delle tre forze armate nei quali l'immissione è subordinata al possesso di un diploma di laurea.

I più ridotti periodi di anzianità previsti per gli ufficiali appartenenti a ruoli per l'immissione nei quali è richiesto il possesso del diploma di laurea si applicano agli ufficiali della Marina militare provenienti esclusivamente dai corsi allievi ufficiali di complemento per laureati.

Per gli anni 1981, 1982 e 1983, la valutazione per la promozione a maggiore

può essere effettuata, se più favorevole, per gli ufficiali che compiono l'undicesimo anno di permanenza nel grado di capitano, alla data del 31 dicembre di ciascuno dei detti anni.

ART. 46.

Gli ufficiali dei ruoli ad esaurimento istituiti con la presente legge giudicati non idonei all'avanzamento sono nuovamente valutati dopo che sia trascorso un anno dalla data sotto la quale fu pronunciato il giudizio di non idoneità e, se idonei, sono promossi con anzianità di un anno posteriore a quella che avrebbero conseguito qualora fossero stati promossi nella precedente valutazione. Se giudicati ancora non idonei all'avanzamento, i predetti ufficiali cessano dal servizio a decorrere dal 1° gennaio del terzo anno successivo a quello di determinazione dell'ultima aliquota di valutazione nella quale erano compresi.

ART. 47.

Agli ufficiali dei ruoli ad esaurimento sono estese, in quanto applicabili, le disposizioni della legge 22 luglio 1971, n. 536, e successive modificazioni.

Per quanto non previsto dalla presente legge, valgono le disposizioni della legge

12 novembre 1955, n. 1137 e successive modificazioni, in quanto applicabili.

Le disposizioni del regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 e successive modificazioni, che prevedono l'assegnazione di alloggi agli ufficiali e sottufficiali in servizio permanente effettivo delle tre Forze armate, sono estese agli ufficiali di complemento e della riserva di complemento e ai sottufficiali di complemento e della riserva, per i quali sussiste rapporto di impiego ai sensi della legge 20 dicembre 1973, n. 824.

Le norme relative all'avanzamento previste nel titolo quarto della presente legge entrano in vigore con i quadri di avanzamento validi per l'anno 1981.

TITOLO V

ONERI FINANZIARI.

ART. 48.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 27 milioni per l'anno finanziario 1980 e in lire 276 milioni per l'anno finanziario 1981, si farà fronte mediante corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anzidetto anno finanziario.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

ALLEGATI

ALLEGATO A.

| GRADO | Forma di avanzamento al grado superiore | Periodi minimi di comando e di attribuzioni specifiche, corsi ed esperimenti richiesti ai fini dell'avanzamento | Organico del grado | Promozioni annuali al grado superiore | Numero degli ufficiali non ancora valutati da ammettere ogni anno a valutazione (a) |
|-------|---|---|--------------------|---------------------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

I - RUOLO NORMALE UNICO DELLE ARMI DI FANTERIA, CAVALLERIA, ARTIGLIERIA E GENIO

| | | | | | |
|-----------------------------|-----------|--|------|-----|---|
| Generale di Corpo di Armata | — | — | 21 | — | — |
| Generale di Divisione | scelta | 1 anno di comando di divisione o di zona militare o comando equipollente anche se tenuto nel grado di generale di brigata, salvo che nel grado di generale di brigata si sia tenuto il comando di brigata o di scuola o istituto militare o di zona militare per almeno 1 anno | 34 | 5 | 1/3 dei generali di divisione non ancora valutati |
| Generale di Brigata | scelta | — | 86 | 12 | 1/3 dei generali di brigata non ancora valutati |
| Colonnello | scelta | — | 436 | 27 | 1/5 dei colonnelli non ancora valutati |
| Tenente Colonnello | scelta | 1 anno di comando di battaglione o gruppo o comando equipollente, anche se compiuto in tutto o in parte nel grado di maggiore | 1526 | (*) | (*) |
| Maggiore | anzianità | — | 872 | — | — |
| Capitano | scelta | 2 anni di comando di compagnia, squadrone o batteria o incarico equipollente | 2451 | (*) | (*) |
| Tenente | anzianità | 3 anni di comando di plotone o sezione o incarico equipollente anche se compiuti in tutto o in parte nel grado di sottotenente | 1986 | — | — |
| Sottotenente | anzianità | Superare il corso di applicazione (f) | — | — | — |

(*) Il numero delle promozioni annuali al grado superiore e il numero degli ufficiali non ancora valutati da ammettere ogni anno a valutazione per il periodo 1980-1985 è stabilito dall'articolo 6 del testo della presente legge.

ALLEGATO B.

| GRADO | Forma di avanzamento al grado superiore | Periodi minimi di comando e di attribuzioni specifiche, corsi ed esperimenti richiesti ai fini dell'avanzamento | Organico del grado | Promozioni annuali al grado superiore | Numero degli ufficiali non ancora valutati da ammettere ogni anno a valutazione (a) |
|-------|---|---|--------------------|---------------------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

IV - RUOLO DEL CORPO TECNICO

| | | | | | |
|--------------------|-----------|---|-----|--------------------------|---|
| Generale Ispettore | — | — | 1 | — | — |
| Tenente Generale | scelta | — | 4 | 1 ogni 4 anni (n) (o) | Tutti |
| Maggiore Generale | scelta | — | 10 | 1 | 1/3 dei maggiori generali non ancora valutati |
| Colonnello | scelta | — | 45 | 3 | 1/5 dei colonnelli non ancora valutati |
| Tenente Colonnello | scelta | 2 anni con incarico non inferiore a quello di capo ufficio o divisione o servizio o incarico equipollente, anche se compiuto tutto o in parte nel grado di maggiore | 103 | (**) | (**) |
| Maggiore | anzianità | — | 68 | — | — |
| Capitano | scelta | 2 anni di capo sezione o addetto di stabilimento o incarico equipollente anche se compiuto tutto o in parte nel grado di tenente | 200 | (**) | (**) |
| Tenente | anzianità | aver conseguito il diploma di laurea (*) | 130 | — | — |
| Sottotenente | anzianità | | | — | — |

(*) Il diploma di laurea non è richiesto agli ufficiali trasferiti nel ruolo all'atto della sua istituzione.

(**) Il numero delle promozioni annuali al grado superiore ed il numero degli ufficiali non ancora valutati da ammettere ogni anno a valutazioni per il periodo 1981-1984 è stabilito dall'articolo 17 della presente legge.

ALLEGATO C.

ALIQUOTE DI VALUTAZIONE DEI TENENTI COLONNELLI E NUMERO DI PROMOZIONI A COLONNELLO NEL CORPO TECNICO NEL QUADRIENNIO 1981-1984

| | Numero degli ufficiali non ancora valutati da ammettere ogni anno a valutazione | Promozioni annuali al grado di colonnello da attribuire | | | |
|---------------------------------------|---|---|------|------|------|
| | | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 |
| Servizio tecnico di artiglieria | 1/9 della somma dei tenenti colonnelli non ancora valutati e di tutti i maggiori in ruolo (1) | 6 | 4 | 4 | 4 |
| Servizio tecnico della motorizzazione | 1/12 della somma dei tenenti colonnelli non ancora valutati e di tutti i maggiori in ruolo (1) | 4 | 2 | 2 | 4 |
| Servizio tecnico chimico fisico | 1/13 della somma dei tenenti colonnelli non ancora valutati e di tutti i maggiori in ruolo (1) | 2 | 1 | 2 | 1 |
| Servizio tecnico del genio | Tutti i tenenti colonnelli che abbiano compiuto, complessivamente, almeno 9 anni di permanenza nei gradi di maggiore e di tenente colonnello al 31 ottobre dell'anno in cui viene determinata l'aliquota di valutazione (1) | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Servizio tecnico delle trasmissioni | » » (1) | 1 | 1 | 1 | 2 |
| Servizio tecnico geografico | » » (1) | 1 | 1 | 1 | 1 |

(1) Entro il 1984 sono comunque valutati tutti i tenenti colonnelli con anzianità di grado non posteriore al 31 dicembre 1979.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

SIGNORI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SIGNORI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il Gruppo del Partito socialista italiano voterà a favore del provvedimento al nostro esame così come ha fatto in Commissione poichè lo giudica complessivamente positivo. È presente a noi il fatto che il provvedimento stesso non esaurisce la materia. Esso tuttavia rappresenta un passo in avanti ed una anticipazione di altre iniziative come la tanto attesa legge interforze sull'avanzamento e sul riordinamento dei nostri servizi. D'altra parte la Commissione difesa ha approvato un ordine del giorno che il Governo ha accolto e che impegna il Governo stesso a predisporre in tempi brevi iniziative legislative più adeguate e complete sull'avanzamento e sul riordinamento dei servizi per un più adeguato assetto della posizione giuridica e funzionale degli ufficiali.

Lungo questa strada occorre muoversi, a nostro modo di vedere, con speditezza e senza perdite di tempo che non giovano alle nostre forze armate e al paese.

Il Ministro della difesa ha mostrato e mostra di essere animato da tale volontà e credo che il Senato debba dargliene atto.

Voglio solo accennare ad alcuni tra i problemi che rimangono aperti e ad alcune sperequazioni che il provvedimento al nostro esame non elimina, ma che debbono essere invece eliminate. Il titolo secondo del disegno di legge n. 1053 riordina i servizi tecnici dell'esercito nel senso che si limita a stabilire un nuovo assetto delle carriere degli ufficiali. Rimane comunque urgente il problema della riorganizzazione su basi unitarie dell'attività di ricerca scientifica per la produzione di nuovi materiali per l'esercito e la difesa. Questa attività viene ora svolta senza coordinamento alcuno dalle tre forze armate separatamente, con una conseguente polverizzazione degli investimenti e una uti-

lizzazione sbilanciata e incongrua di costose apparecchiature e infrastrutture.

Inoltre, poichè l'articolo 29 del presente disegno di legge prevede l'immissione nel ruolo speciale unico di tenenti colonnelli provenienti dal ruolo normale e dalla posizione di « a disposizione », allo scopo di non ritardare ulteriormente la presa in esame dei tenenti colonnelli già nel ruolo speciale unico, occorrerà pensare ad aumentare adeguatamente l'aliquota di ruolo per l'avanzamento dei tenenti colonnelli del ruolo speciale unico e ad aumentare così il numero dei posti nel grado di colonnello.

Allo scopo di non creare un ulteriore arretramento nel ruolo speciale unico dei tenenti colonnelli già inquadrati, l'articolo 30 del disegno di legge dovrà essere opportunamente integrato e modificato nel senso di mantenere la conservazione in detto ruolo del posto che attualmente occupano i tenenti colonnelli.

Inoltre, a mio modo di vedere, è opportuno che lo stesso articolo 30 sia nella sostanza rivisto nel senso di estendere il beneficio previsto per gli ufficiali provenienti dal complemento anche agli ufficiali provenienti dal ruolo dei sottufficiali. Per il 1981, per il 1982 e per il 1983 viene fissato il numero annuale delle promozioni al grado di maggiore dei capitani mai valutati e che avranno maturato, alla data del 31 dicembre di ciascuno degli anni predetti, una anzianità di servizio pari o superiore a 18 anni, compreso il periodo svolto come ufficiali di complemento o sottufficiali di carriera.

E ancora, signor Presidente, onorevole Ministro, prima di concludere, al fine di evitare serie sperequazioni fra tenenti colonnelli dei servizi tecnici dell'esercito, sarà necessario modificare la sostanza dell'allegato C al disegno di legge n. 1053. Infatti, in corrispondenza dei servizi tecnici di artiglieria, della motorizzazione e chimico-fisici, occorrerà aggiungere rispettivamente, dopo un nono, un dodicesimo e un tredicesimo della somma dei tenenti colonnelli non ancora valutati e di tutti i maggiori in ruolo e comunque tutti i tenenti colonnelli che abbiano compiuto complessivamente almeno nove anni nei gradi di maggiore e tenente colonnello al 31 ot-

tobre dell'anno in cui viene determinata l'aliquota di valutazione.

Concludendo, il disegno di legge al nostro esame rappresenta per il Gruppo socialista un passo in avanti che lascia insoluti alcuni problemi — e sappiamo che non poteva che essere così — che ci auguriamo vengano affrontati con la sollecitudine con la quale in questi ultimi mesi si è affrontato un tema importante come quello che ci apprestiamo a definire qui questa sera. (*Applausi dalla sinistra*).

G I U S T . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G I U S T . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 1053 al nostro esame, che tratta della unificazione e del riordinamento dei ruoli normali, speciali e di complemento degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica merita indubbiamente l'attenta considerazione che già l'ha accompagnato nel corso dell'esame presso la Commissione difesa del Senato. Pur nell'urgenza della decisione, i membri della 4ª Commissione hanno avuto ben presente la rilevanza di questa iniziativa legislativa che, dopo la legge 11 luglio 1980, n. 312, recante il nuovo assetto retributivo e funzionale del personale civile e militare dello Stato, rappresenta il più consistente provvedimento in ordine di tempo nei confronti degli ufficiali delle nostre forze armate.

Anche per questo desidero rinnovare in Aula l'apprezzamento più cordiale ai proponenti, al Governo per l'attenzione con cui l'ha seguito ed al relatore, senatore Oriana, per la completezza e la puntualità della sua relazione. Non c'è dubbio alcuno, per altro, che, pur nella vastità della sua impostazione, il disegno di legge deve considerarsi un provvedimento ponte, posto che, per giudicare completo l'assetto giuridico della posizione della carriera degli ufficiali, sappiamo essere necessari altri provvedimenti, quali la già citata legge generale sull'avanzamento della quale da tempo si sta attendendo la formale

presentazione e per la quale poco fa in modo così appropriato il Ministro ha puntualizzato la sua formazione.

L'attuale disegno di legge nelle sue notevoli e sostanziali novità, quale l'unificazione dei ruoli in una moderna visione interforze delle nostre unità militari, non risolve — e non poteva obiettivamente farlo — tutta la complessa e delicata materia che è connessa a tale riordinamento. Il lungo esame fatto nell'altro ramo del Parlamento, l'assenso del nuovo massimo istituto di rappresentanza militare qual è il COCER ci consentono peraltro di superare, per una certa parte almeno, l'inevitabile approssimazione che la brevità del tempo disponibile al Senato ha imposto. E nella considerazione dell'estrema urgenza che viene attribuita al provvedimento, soprattutto, che si è resa evidente e condizionante la necessità dell'approvazione dello stesso. Si afferma infatti che ulteriori ritardi e qualsiasi modifica che rinviasse il testo alla Camera comprometterebbero l'avvio dei numerosi ed urgenti provvedimenti amministrativi che allo stesso si connettono.

È quindi soprattutto per queste considerazioni che il disegno di legge n. 1053 si raccomanda alla comune approvazione. Nell'associarmi a tale proposta non posso fare a meno peraltro di richiamare all'attenzione dell'Assemblea alcune questioni che il provvedimento affronta in modo assolutamente insoddisfacente e che si possono oggi soltanto accantonare provvisoriamente ove venga confermato in quest'Aula — ed è stato già fatto — dall'onorevole Ministro, l'impegno del Governo e dei Gruppi a perseguire nel più breve tempo possibile il loro superamento. Tale impegno non può che sostanziarsi allo stato delle cose con la conferma da parte del Governo degli impegni che derivano dall'ordine del giorno già accolto in Commissione e che la norma regolamentare del Senato, stante la forma redigente del provvedimento, non consente di ripresentare in Aula. Accanto alla questione relativa agli ufficiali del ruolo speciale unico provenienti dai sottufficiali, che non vedono riconosciuto da questo provvedimento il servizio prestato nella precedente categoria e che francamente avrebbero meritato maggiore consi-

derazione, il problema principale su cui ci sono le maggiori perplessità riguarda il titolo IV del disegno di legge, e cioè la vicenda degli ufficiali di complemento. Per questo problema al Senato sono state presentate a suo tempo delle proposte e personalmente mi devo riferire in particolare al disegno di legge n. 727 che assieme ad alcuni colleghi ho presentato all'inizio di quest'anno. Si trattava e si tratta in sostanza di definire una volta per sempre una delicata questione di precariato nello svolgimento del servizio militare degli ufficiali, che si è andata formando nel corso di tutti questi anni di evoluzione delle nostre forze armate. Devo dichiarare che il disegno di legge n. 1053, sul quale oggi siamo chiamati a votare, mentre introduce alcuni elementi positivi nella prospettiva di superamento di questo precariato, non risolve affatto il complesso delle questioni morali e giuridiche che sono attualmente connesse allo stato di ufficiale di complemento.

Pur riconoscendo, come già ha affermato il relatore Oriana, che le iniziative presentate al Senato per risolvere questo problema non sono state ignorate alla Camera, occorre riconoscere che con il testo che ci è stato trasmesso si è inteso liquidare la questione in modo non corrispondente alla gravità della stessa.

Se si constata infatti, così come avviene con gli articoli 37 e 38 del provvedimento, la contraddizione tra l'istituzione del ruolo speciale ad esaurimento, di cui all'articolo 35, e la riproposizione di una ferma biennale, che altro non è se non una riedizione del complemento stesso; se si valuta la discriminante degli articoli 11 e 43, rispettivamente alle promozioni e ai livelli massimi raggiungibili nelle stesse, non si può che constatare la fondamentale difformità di impostazione che su questo problema viene data dal testo in esame.

Siamo cioè in presenza di due concezioni, di due « filosofie » profondamente diverse, che rendono impossibile oggi, per questa parte dell'articolato, un assenso convinto e che riconducono il necessario voto favorevole ad uno stato di necessità per evitare ul-

teriori ritardi al complesso del provvedimento.

Non posso, infatti, non richiamare all'attenzione del Senato, non fosse altro che per memoria futura e per il seguito della questione, la notevole disinvoltura con la quale si sono saltate numerose pressanti questioni degli ufficiali di complemento, che abbiamo rappresentato in specie con il già citato disegno di legge n. 727. Dal problema dell'avanzamento a quello del trattamento di quiescenza, della malattia ed altro vi è alla base un concetto di permanenza degli ufficiali di complemento in una condizione di minorità assolutamente offensiva per la dignità e la preparazione professionale degli ufficiali interessati.

È per questi motivi, signor Presidente, signor Ministro, egregi colleghi, che, pur confermando il voto favorevole al disegno di legge n. 1053 per le ragioni di necessità e di urgenza cui ho fatto riferimento, personalmente, a nome del Gruppo della Democrazia cristiana e a nome dei colleghi firmatari dell'ordine del giorno votato in Commissione ed accolto dal Governo, chiedo che il Governo stesso si faccia carico della disponibilità e delle iniziative che dallo stesso derivano. *(Applausi dal centro)*.

P A S T I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P A S T I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, cari colleghi, il voto favorevole del Gruppo della Sinistra indipendente è un voto sofferto, perchè, mentre siamo certo d'accordo sulla necessità ed urgenza della legge, mentre siamo anche d'accordo in larga massima sui principi che la legge applica, non abbiamo avuto la possibilità di approfondire, come sarebbe stato necessario, l'applicazione di questi principi per vedere se essa è accettabile e se veramente risolve tutti i gravi problemi che stanno di fronte alle promozioni degli ufficiali in modo particolare o se non crea delle altre sperequazioni.

Mi spiegherò meglio. Che la legge sia necessaria ed urgente è dimostrato dal fatto

che si sono verificate, nel corso di 25 anni, delle gravi sperequazioni nello sviluppo di carriera di ufficiali che praticamente hanno la stessa provenienza e gli stessi titoli. Il fatto che queste sperequazioni si siano verificate da 25 anni, cioè da quando è stata emanata la legge n. 1137 — non so se ricordo bene il numero — del 1955 che le ha create, ed il fatto che da allora queste sperequazioni continuano, dimostra la carenza dei Governi che si sono succeduti nel nostro paese a risolvere problemi che invece sono molto gravi e molto seri perchè incidono sullo spirito, sulla compattezza delle nostre forze armate. E questo è stato l'elemento determinante che ci ha portato, malgrado le perplessità, ad approvare la legge senza volere introdurre nessuna modifica che ne avrebbe ulteriormente ritardato l'applicazione.

Siamo d'accordo sul principio dell'unificazione dei ruoli che è il principio fondamentale che consente appunto di eliminare quelle sperequazioni che si sono verificate tra ruoli diversi, per l'esercito, fanteria, cavalleria, artiglieria e genio. Con un unico ruolo queste sperequazioni non si verificherebbero più. Ci trova d'accordo la decisione di sanare la posizione di circa 600 ufficiali che, trovandosi nel vuoto tra due leggi contraddittorie, non potevano acquisire i titoli per essere esaminati per la promozione. Siamo più che mai d'accordo di risolvere il problema del precariato militare che si chiama « complemento » in quanto questi ufficiali potrebbero venire congedati, e sarebbe meglio dire licenziati, dall'oggi al domani, in tronco, senza avere nessuna cassa integrazione.

Questo detto, nasce naturalmente dalla soluzione di questi problemi, dall'applicazione di questi principi, un fatto fondamentale: come sono applicati i principi? Perchè non c'è dubbio che spostarsi dai ruoli multipli ad un ruolo unico significa fare dei lavori di incastro particolarmente delicati in quanto vengono alterate situazioni venutesi a creare nel passato per portare giustizia dove c'è l'ingiustizia, fatto questo particolarmente delicato. Questo a mio parere doveva essere il punto sul quale la Commissione avrebbe dovuto insistere; avrebbe dovuto approfondire

il suo esame — e questo non è stato fatto — sia perchè la legge dà degli indirizzi troppo spesso generici, sia perchè sono mancate tutte quelle informazioni che sarebbero state necessarie per esaminare in profondità questo problema. Mi lascia, per esempio, molto perplesso il fatto di vedere che nelle tabelle A e B, che sono quelle nelle quali vengono indicate le percentuali dei vari gradi che vengono esaminati e il numero delle promozioni, per le promozioni che riguardano i gradi più bassi cioè fino a tenente colonnello, e quindi proprio quelle che sono prese particolarmente in considerazione da questa legge, vi sono degli asterischi che rimandano a certi articoli di legge che non sono quantitativamente precisi.

Non posso non rilevare, per quello che riguarda gli ufficiali di complemento, che forse ci poteva essere una migliore riorganizzazione; e non posso tacere la mia perplessità di fronte al fatto che si sia riammessa la ferma di un anno che coinvolge circa 900 ufficiali di complemento e che dà luogo evidentemente all'innescare di un nuovo precariato militare. Ma non mi sento in condizioni di poter dare oggi delle indicazioni più precise su quelli che potrebbero essere dei miglioramenti in questa legge, anche perchè il mio Gruppo è partito dall'idea che era necessario e urgente approvare la legge così com'era rimandando a quello che già è stato detto nell'ordine del giorno accettato dall'onorevole Ministro, presentare cioè quanto prima una proposta di legge completa nella quale potranno essere sanate le eventuali carenze che l'applicazione di questa legge metterà in evidenza.

Per queste ragioni riconfermo il voto favorevole degli indipendenti di sinistra anche se devo confessare che in parte questo rappresenta un atto di fede, e questo mi turba perchè penso che un senatore, nell'esercizio delle sue funzioni legislative, non debba fare atti di fede. Grazie.

T O L O M E L L I. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

T O L O M E L L I. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non v'è dubbio che ci troviamo di fronte ad un provvedimento alquanto complesso e la difficoltà di rispondere a tutte le sollecitazioni del personale militare interessato trae la sua fondamentale origine dal *caos* che si era determinato e dal ritardo con cui questo provvedimento è venuto avanti e al quale noi siamo convinti di aver dato un originale contributo. Però, queste imperfezioni e questi limiti della legge, a nostro avviso, non devono impedirci di cogliere i risultati generali e positivi che sono stati raggiunti e le premesse che vengono gettate per una regolamentazione organica della materia. Fondamentale, a nostro avviso, è il risultato di avere creato le condizioni per il superamento di una situazione caotica e confusa nell'ordinamento dei ruoli degli ufficiali delle tre armi, attraverso un processo di unificazione e di riordinamento che tende al superamento di annose spequazioni. Questo è un dato di fatto di ordine generale che non può sfuggire se si vuol dare un giudizio obiettivo dei risultati conseguiti, perchè in tal modo vengono create le condizioni per una più giusta ed organica progressione della carriera per tutti gli ufficiali e per un più completo assetto della loro posizione giuridica e funzionale.

Un altro risultato, a cui ha teso in particolare il nostro contributo, è che per la prima volta, con tale provvedimento, si comincia finalmente ad affrontare anche i problemi dell'ordinamento, in una visione interforza per cercare di superare gli steccati e gli interessi d'arma e di corpo e per gettare le basi di un intervento organico che riguarda l'insieme delle forze armate. È così che a nostro avviso si sono gettate solide basi per affrontare in modo positivo e in tempi ragionevoli la legge dell'avanzamento degli ufficiali, come sta del resto avvenendo per quella riguardante i sottufficiali.

Mi sia consentito un inciso, onorevole Ministro, a questo riguardo: non vorremmo che il provvedimento in discussione e la cura che viene prestata alla legge di avanzamento degli ufficiali volesse dire rinviare

ancora una volta o mettere da parte l'altro, ugualmente urgente e non meno importante, che riguarda l'avanzamento dei sottufficiali.

L A G O R I O, *ministro della difesa*.
L'iter è parallelo.

T O L O M E L L I. Ecco, è così che si deve procedere e su questo insistiamo, affinché in tal modo vadano effettivamente avanti i provvedimenti che affrontano in modo organico il problema dell'avanzamento e quello delle carriere.

Questa legge, al di là dei diversi rilievi che sono stati fatti, può rappresentare una inversione di tendenza rispetto al passato, caratterizzato da una miriade di leggine prive di ogni quadro di riferimento. Oggi un punto di riferimento lo abbiamo fissato; ed anche in questo senso riteniamo di aver apportato un nostro contributo originale. A nostro avviso è il caso di parlare di un serio passo avanti nel riordinamento dei ruoli normali, speciali e di complemento degli ufficiali, senza perdere di vista i problemi rimasti aperti.

La complessità della materia e il tempo a disposizione da un lato, il *caos* che si era determinato, i problemi accumulati in tanti anni di non intervento organico dall'altro, non hanno consentito di superare tutti gli scompensi ed anche evitarne dei nuovi.

Sono stati citati diversi casi, altri potrebbero essere aggiunti come quello, per esempio, riguardante gli ufficiali dei corpi logistici dell'esercito. Ma anche sotto questo profilo non va dimenticato come a un certo punto ci siamo venuti a trovare di fronte ad un dilemma che il Parlamento doveva avere il coraggio di saper sciogliere, secondo una visione di insieme e una scala di priorità. Il dilemma di fronte al quale in particolare si è trovata la Commissione difesa era quello di proseguire ad una ulteriore elaborazione della legge pervenutaci dalla Camera, valutandone le specifiche indicazioni, il che avrebbe, però, voluto dire un ulteriore rinvio della sua approvazione col grave rischio di pregiudicare la possibilità di uscire da una situazione ormai ingovernabile,

oppure puntare, come si è fatto, al risultato essenziale.

Abbiamo optato per questa seconda soluzione (e credo si sia fatto bene) perchè in tal modo riteniamo di avere un punto di riferimento concreto e valido su cui operare con maggior forza per affrontare in modo organico il problema generale dell'avanzamento, lavorando sulla legge cui anche lei, signor Ministro, ha fatto riferimento. Anche perchè noi riteniamo che la parte più significativa degli scompensi cui ho fatto riferimento, ed ai quali hanno fatto riferimento i colleghi che mi hanno preceduto, può essere affrontata all'interno di questa legge sull'avanzamento e con interventi specifici che, del resto, sono nell'ordine del giorno della Commissione difesa del Senato.

Di qui il senso dell'ordine del giorno che con altri colleghi abbiamo approvato in Commissione e che appunto impegna il Governo ad operare in tale direzione.

Di qui il giudizio positivo che il Gruppo comunista dà dell'insieme di questo provvedimento e quindi il suo voto favorevole.

F I N E S T R A . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* **F I N E S T R A .** Onorevole Presidente, onorevole Ministro, colleghi senatori, il disegno di legge n. 1053, testo unificato di vari disegni di legge di iniziativa governativa e parlamentare, come hanno confermato l'onorevole Ministro ed il senatore Oriana, meritava certamente per la sua importanza un più approfondito esame da parte della Commissione difesa del Senato, posta dinanzi alla necessità di stringere i tempi.

D'altronde anche il senatore Pasti ed il senatore Giust hanno rivendicato questo principio.

L'urgenza del provvedimento ha impedito pertanto un più serrato dibattito ed un più impegnativo confronto dialettico tra le forze politiche che avrebbero potuto concorrere con maggiore conoscenza dei contenuti tecnici ad un più preciso giudizio sulla decisione di unificazione dei ruoli volta sicuramente,

signor Ministro, ad elevare le condizioni morali e materiali dei militari, nel rispetto di quei principi costituzionali (articolo 3) che dovrebbero garantire a tutti i cittadini pari dignità sociale, uguaglianza e giustizia.

Il relatore senatore Oriana, al quale va il nostro ringraziamento, ha reso, con la sua ampia esposizione e con la sua esperienza militare, più comprensibili i contenuti della legge in esame, le cui norme, limitate nel tempo, dovrebbero consentire l'elaborazione di una più organica legge ispirata a nuovi criteri che possano mettere fine alle lacune dell'attuale quadro legislativo. È indubbio che il presente disegno di legge, nei suoi valori sostanziali, vuole porre maggiore ordine nella situazione delle carriere degli ufficiali, situazione da tempo caratterizzata da notevole ristagno nel grado e da disparità nella velocità di progressione.

Riconosciamo che l'unificazione e il riordinamento dei ruoli normali (quelli comprendenti ufficiali provenienti dall'accademia militare), dei ruoli speciali (relativi agli ufficiali provenienti dal complemento, dai sottufficiali e dai ruoli normali), nonché dei ruoli di complemento (che raggruppano gli ufficiali stabilizzati in servizio con rapporto d'impiego e ufficiali trattenuti con ferma quinquennale) è premessa indispensabile ad una legge organica interforze che si ponga, come è stato sottolineato in più occasioni dalla Commissione difesa del Senato, i seguenti obiettivi: la sicurezza per gli ufficiali di una predeterminata carriera, cosa che in questo momento non hanno e questo è un incentivo di elevato rilievo morale (l'aumento degli attuali limiti d'età impone ad elementi validi e preparati di lasciare il servizio attivo in condizioni di piena efficienza), la normalizzazione del reclutamento degli ufficiali, l'attestato di laurea per gli studi militari ed il conseguente riconoscimento, in campo civile, per una maggiore valorizzazione della professionalità.

A mio avviso, sarebbe inoltre opportuno addivenire alla possibilità di ricostruzione delle carriere per tutti e all'avanzamento a ruolo aperto fino al grado di tenente colonnello. Ancora vorrei prospettare l'opportunità — sempre dietro verifica — di attribuire

la dirigenza ai tenenti colonnelli che svolgono funzioni di comandante di corpo, funzioni una volta di competenza dei colonnelli, e della ristrutturazione delle norme che regolano il passaggio dei sottufficiali nei ruoli degli ufficiali, al fine di valorizzarne l'impegno e di favorirne lo sviluppo della carriera.

Tra i problemi del personale militare quello dei sottufficiali, come ha detto anche il senatore Tolomelli, merita una particolare attenzione, in quanto questi quadri hanno avvertito una condizione di umiliante mortificazione, accentuando il « malessere che serpeggia nelle forze armate », come ha detto l'onorevole Ministro nella sua relazione. Anche questa categoria attende una legge interforze, iniziativa di cui da tempo si parla, che possa modificare sostanzialmente l'attuale inadeguata normativa: tale provvedimento legislativo dovrebbe omogeneizzare il reclutamento, prevedere un ruolo unico e l'avanzamento a ruolo aperto sganciato dalle vacanze naturali. Inoltre il limite di età dovrà essere portato a 61 anni e dovrebbe essere consentita la ricostruzione della carriera in base all'anzianità pregressa. Se veramente si vuole operare con giustizia, il servizio da loro prestato quali precari dovrebbe essere riscattato.

Circa gli articoli del disegno di legge numero 1053 da approvare, non intendo entrare nel merito, cosa che richiede competenza tecnica e grande esperienza, ma non vorrei prestarmi, data la complessità dell'articolo, a sostenere interessi settoriali particolari, parziali e contraddittori, che possano mortificare il senso dell'equità. A questo proposito mi permetto di fare un esempio: gli ufficiali di complemento stabilizzati, per raggiungere il grado di maggiore, devono aver compiuto 20 anni di servizio, mentre agli ufficiali del ruolo normale per conseguire lo stesso grado sono sufficienti 15 anni; agli ufficiali dei ruoli speciali ne sono richiesti 18.

Tutto ciò mi lascia perplesso perchè intravedo un metodo di scavalcamento interessato a garantire per alcuni una carriera più rapida, cosa che finirebbe con il mortificare gli eventuali scavalcati. Su questo punto, quello della giustizia che impegna la mia

coscienza, le parole dell'onorevole Ministro e del relatore mi tranquillizzano.

Voglio citare un altro punto importante, menzionato anche dal senatore Tolomelli, che riguarda gli ufficiali dei corpi logistici dell'esercito. Qui è stata commessa una dimenticanza o un errore di valutazione riguardante la norma relativa ai corpi logistici dell'esercito che equipara, a tutti gli effetti, gli ex servizi composti da personale diplomato a quelli per i quali è richiesto un titolo accademico per l'accesso: i diplomati in questo caso vengono favoriti a discapito dei laureati. Credo che nella futura legge sarebbe opportuno l'inserimento di un articolo che preveda il computo dell'anzianità anche in base agli anni di studio, se vogliamo compiere un atto di giustizia.

L'attuale disegno di legge, per assumere il valore di un atto di vera promozione sociale in favore delle forze armate, deve tendere a riscattare la componente umana da una soggezione passiva, a volte rassegnata e mortificante, per restituire a tutti i militari, ufficiali e sottufficiali, il prestigio e l'orgoglio di essere al servizio dell'intera nazione. Per restituire fiducia alle forze armate — e credo che il Ministro qui sarà d'accordo senza altro — è opportuno risolvere il problema del trattamento economico a garanzia della loro dignità. Potremo infatti promuovere tutti generali, ma se non daremo loro uno stipendio dignitoso, tutto ciò non servirà a nulla.

Quanto è stato fatto in questo senso con il riassetto retributivo-funzionale dei dipendenti dello Stato rappresenta indubbiamente qualche cosa, ma i miglioramenti, a mio parere, sono già stati annullati dall'inflazione. Quindi siamo al punto di partenza. Le retribuzioni sono insufficienti; riconosciamolo ancora una volta e provvediamo. Stipendi, indennità accessorie e pensioni vanno rivalutati con un sollecito provvedimento. A proposito delle pensioni, non è più possibile ignorare il problema dei militari pensionati per i quali è fra l'altro doverosa la revisione del trattamento di quiescenza. Il riassetto retributivo-funzionale approvato poco tempo fa ha finito per mortificare gli anziani che dovevano essere più difesi e protetti appunto perchè

anziani. I militari pensionati vivono nel disagio economico a causa di pensioni differenziate ed inadeguate al costo della vita che ogni giorno registra variazioni peggiorative sotto la spinta dell'inflazione. Le indennità integrative speciali devono essere rivalutate e rese pensionabili. Così operando, compieremo un atto di vera ed autentica giustizia.

Nei esprimere il voto favorevole del Gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale, pur con tutte le riserve manifestate al presente disegno di legge, chiediamo che il Governo prenda l'impegno, con la auspicata legge quadro interforze in elaborazione, di correggere e modificare quanto sarà necessario per una ulteriore valorizzazione delle nostre forze armate i cui quadri, ufficiali e sottufficiali, dovranno essere posti nelle più idonee condizioni materiali e morali nell'interesse della nostra difesa e della nostra sicurezza.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Per lo svolgimento di una interpellanza

PIERALLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERALLI. Signor Presidente, ho chiesto la parola per sollecitare la risposta del Governo all'interpellanza 2-00193, che insieme ad altri colleghi del mio Gruppo ho rivolto al Ministro degli esteri dopo il colpo di Stato dei generali in Turchia. Abbiamo definito urgente l'interpellanza e questa valutazione non ci sembra arbitraria, visto che l'Italia dovrà pur prendere un atteggiamento in proposito ed a noi sembra opportuno che il Governo italiano assuma i suoi orientamenti avendo anche ascoltato l'opinione del Parlamento.

PRESIDENTE. Senatore Pieralli, i recenti avvenimenti, o per meglio dire scon-

volgimenti, in Turchia non possono non aver suscitato apprensione e preoccupazione nel paese e nelle forze democratiche italiane, tenendo particolarmente conto sia delle loro caratteristiche, sia del loro svolgersi nell'area mediterranea. In questa consapevolezza si è ritenuto che fosse necessaria, per lo svolgimento delle interrogazioni ed interpellanze in Senato, la presenza del Ministro degli esteri. Come ella sa, il ministro Colombo accompagna in questi giorni il Capo dello Stato nel viaggio ufficiale in Cina. Pertanto non è stato possibile prevedere per questi giorni l'iscrizione all'ordine del giorno dei documenti presentati. Posso comunque confermarle l'impegno della Presidenza del Senato di sollecitare il Governo a provvedere, nei termini più rapidi possibili, ad una risposta alle interrogazioni e alle interpellanze presentate su questo argomento.

Integrazione allo schema dei lavori della Assemblea e autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1023

PRESIDENTE. Il Governo ha rappresentato il carattere di urgenza per il disegno di legge: « Aumento della partecipazione italiana a organismi finanziari internazionali » (1023), di cui la Commissione finanze e tesoro ha concluso l'esame questa mattina. Detto provvedimento potrebbe, pertanto, essere inserito nello schema dei lavori in corso, per essere discusso domani, con relazione orale, all'ultimo punto dell'ordine del giorno.

Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

Annunzio di interpellanze

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

FILETTI, segretario:

POZZO, CROLLALANZA, FILETTI, FINESTRA, FRANCO, LA RUSSA, MARCHIO,

MITROTTI, MONACO, PECORINO, PISANÒ, PISTOLESE, RASTRELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — In relazione alla grave crisi economico-sociale esplosa in Polonia con gli scioperi in atto nella zona di Danzica, gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) quali informazioni il Governo intenda fornire al Parlamento circa la grave situazione denunciata dagli scioperanti polacchi, i quali esplicitamente fanno riferimento, nei loro documenti di protesta politica contro il regime di Varsavia, ad una violazione sistematica dei diritti dell'uomo e delle Convenzioni internazionali relative alle libertà politiche e sindacali;

2) quali passi il Governo abbia svolto o intenda svolgere per esprimere, in concreto ed in forma ufficiale, ai lavoratori polacchi la solidarietà del popolo italiano nel momento in cui si delinea il pericolo di una nuova ondata di repressione poliziesca ed antipopolare in Polonia;

3) quali iniziative il Governo abbia preso o intenda prendere per affrettare la consultazione con gli altri alleati occidentali, al fine di promuovere la convocazione del Consiglio di sicurezza dell'ONU e degli organismi internazionali competenti, per scongiurare in ogni modo il ripetersi in Polonia di tragiche e sanguinose esperienze già sofferte dal popolo ungherese e da quello cecoslovacco, nonchè dallo stesso popolo polacco a Danzica, in occasione di storiche sollevazioni contro il sistema comunista, portatore di miseria, di crisi e di violenza, nella permanente negazione dei diritti essenziali di libertà che lo contraddistinguono nel mondo.

(2 - 00188)

ANDERLINI, ROMANO', GOZZINI, NAPONLEONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del lavoro e della previdenza sociale e del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere quali orientamenti il Governo intenda adottare, sia sui problemi generali della politica dei trasporti, sia su quelli più specifici della crisi dell'auto, sia sulle questioni più direttamente connesse con la sua iniziativa di mediazione,

al fine di risolvere, in una visione di corrette relazioni industriali, la vertenza FIAT in corso. (*Svolta nel corso della seduta*)

(2 - 00189)

CIPELLINI, SPANO, NOVELLINI, PETRONIO, SIGNORI, SCAMARCIO, BARSACCHI, BONIVER PINI Margherita, BOZZELLO VEROLE, MARAVALLE, SEGRETO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso:

che la FIAT, nella trattativa con le organizzazioni sindacali sulla crisi aziendale, ha respinto le proposte avanzate dai rappresentanti dei lavoratori per fronteggiare la difficile situazione ed evitare licenziamenti;

che l'azienda torinese ha dato avvio alle procedure di licenziamento per circa 14.000 lavoratori;

che la situazione della FIAT è grave e richiede interventi strutturali e congiunturali, ma il comportamento dell'azienda rende acuto il problema dell'occupazione, non solo nella regione Piemonte,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

quali iniziative il Governo intende adottare per la revoca dei licenziamenti e la ripresa delle trattative tra organizzazioni sindacali ed azienda torinese, al fine di evitare una crisi grave nelle relazioni industriali e di consentire la ripresa dell'attività produttiva;

se il Governo definirà il piano auto, ed entro quali termini, in funzione di più organici e strutturali interventi nel campo della nostra produzione industriale di settore. (*Svolta nel corso della seduta*)

(2 - 00190)

GUALTIERI, SPADOLINI, VISENTINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali interventi abbia fatto e intenda fare il Governo in relazione alla situazione che si è determinata alla FIAT, al fine di evitare che ingiustificabili e pericolose intransigenze finiscano con il rendere ingovernabile il settore di punta della nostra industria meccanica.

In particolare, si chiede di conoscere a qual punto di elaborazione sia il piano per l'auto che dovrebbe consentire alle nostre industrie del settore di rinnovare con la dovuta tempestività la propria tecnologia e di recuperare il divario di produttività che divide la nostra industria da quella degli altri Paesi europei ed extra-europei.

Si chiede, infine, di conoscere quale gestione sia stata fatta degli accordi sindacali riguardanti il settore metalmeccanico e del relativo contratto collettivo di lavoro per ciò che riguarda il principio, riconosciuto, della mobilità garantita interaziendale a livello regionale, che non può essere, nello stesso tempo, riconosciuto e negato senza che con ciò si creino le condizioni dello scontro e della paralisi produttiva. (*Svolta nel corso della seduta*)

(2 - 00191)

PROCACCI, TEDESCO TATÒ Giglia, PIERALLI, ROSSANDA Marina. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Gli interpellanti — mentre constatano che le recenti notizie relative all'arresto ed alla condanna a pene severe di cittadini italiani in Thailandia suscitano giustificata preoccupazione nella stampa e nell'opinione pubblica e ripropongono in termini drammatici il grave problema delle decine di migliaia di giovani connazionali, gran parte dei quali tossicodipendenti, trasferitisi in una serie di Paesi asiatici, problema già sollevato in sede parlamentare senza che dal Governo venisse data una risposta soddisfacente — chiedono di conoscere quali passi e quali iniziative si siano presi o si intendano prendere al fine:

a) di potenziare la nostra rete diplomatica e consolare nei Paesi in cui si dirige questa emigrazione giovanile, in modo da sopperire alla sua attuale inadeguatezza e da metterla in grado di assolvere ai compiti che le derivano da questa nuova situazione, e, in particolare, di dotare di telex le sedi che ne sono sprovviste e di assumere in queste stesse sedi personale a contratto, giusta il disposto della legge n. 462 del 13 agosto 1980, recentemente approvata dal Parlamento;

b) di assicurare adeguata assistenza medica e tempestiva protezione legale a coloro che sono incriminati o arrestati;

c) di assicurare, inoltre, il sollecito rimpatrio, anche con iniziative straordinarie da parte della nostra compagnia di bandiera, a tutti coloro che ne facciano richiesta;

d) di avviare una campagna di informazione intesa a sensibilizzare l'opinione pubblica giovanile circa i rischi che il trasferimento o il soggiorno in quei Paesi comporta, esercitando così un'efficace opera di dissuasione.

(2 - 00192)

PIERALLI, PROCACCI, MILANI Arnelino. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Gli interpellanti, denunciando l'estrema gravità del colpo di Stato militare in Turchia, mentre esprimono la più viva solidarietà alle forze democratiche ed ai partiti costituzionali di quella Repubblica, richiamano l'attenzione del Governo sulle conseguenze internazionali del *putsch* dei generali turchi, in una situazione di già grave tensione nei rapporti mondiali, con particolare riferimento alla situazione mediterranea ed orientale, già turbata da gravi conflitti.

Considerato che dal colpo di Stato in Turchia vengono ad essere minacciati gli interessi nazionali e la funzione internazionale democratica dell'Italia nell'area mediterranea;

preoccupati dal fatto che da ambienti autorevoli di Paesi alleati dell'Italia sono stati espressi giudizi e commenti che giustificano o minimizzano la liquidazione del regime democratico turco e giudicando inadeguate alla gravità dei fatti la preoccupazione e l'inquietudine già espresse dalla Farnesina,

gli interpellanti chiedono di conoscere se il Governo non ritenga necessario:

a) esporre al più presto al Parlamento le opinioni e le valutazioni del Governo italiano in merito alle recenti vicende turche ed alle loro implicazioni internazionali;

b) esprimere subito e nelle forme ufficiali la condanna senza riserva del Governo contro il regime instaurato dai generali turchi;

c) intraprendere in seno alla NATO, di cui Italia e Turchia fanno parte, e nell'ambito della CEE, di cui la Turchia è membro associato, un'azione volta ad isolare i generali golpisti ed a favorire la restaurazione delle libertà democratiche in Turchia.

(2 - 00193)

POZZO, CROLLALANZA, FILETTI, FINESTRA, FRANCO, LA RUSSA, MARCHIO, MITROTTI, MONACO, PECORINO, PISANÒ, PISTOLESE, RASTRELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — In relazione alla crisi che ha investito l'industria automobilistica nazionale e che espone decine di migliaia di lavoratori dipendenti dell'area torinese a pericolo imminente di disoccupazione, facendo loro pagare le conseguenze di palesi e ben più alte responsabilità, di errori e di imprevidenza nella mancata e tempestiva predisposizione delle contromisure necessarie a fronteggiare la crisi del settore esplosa nei Paesi industrializzati, e considerata la brusca ed allarmante conseguente caduta del livello socio-economico dell'intera regione piemontese, gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) quali sono esattamente la posizione del Governo e la sua valutazione in riferimento allo stato delle trattative in corso in questione, presso il Ministero del lavoro, tra la FIAT ed i sindacati;

2) quali sono le ragioni dell'inammissibile ritardo di tale intervento governativo e del disinteresse del competente Ministero, ritardo protrattosi per molti mesi dopo la prima massiccia richiesta di cassa integrazione della FIAT ed il suo successivo annuncio di licenziamenti, allo scopo di consentire il riassetto dell'azienda, mentre l'accelerazione dei motivi di crisi del settore automobilistico mondiale avrebbe richiesto l'utilizzazione anche delle settimane di ferie estive per allestire l'intervento coordinato delle autorità e dei Ministeri interessati, della dirigenza FIAT e delle forze politiche e sindacali, allo scopo di garantire, sia la difesa dell'occupazione, sia la pronta ripresa dei livelli di produttività e di competitività dell'impresa automobilistica;

3) quali informazioni il Governo è in grado di fornire ora al Parlamento, anche in relazione alla presentazione di un piano organico dell'auto per rassicurare i lavoratori della FIAT circa la revoca dei preannunciati licenziamenti, sulle misure concordate per superare la gravissima situazione occupazionale che si verrebbe a determinare nell'area torinese e per scongiurare, di conseguenza, la ripresa di scioperi, picchetti e blocchi stradali e di altre illegali forme di agitazione che sono riprese nei giorni scorsi e che possono aprire a Torino una nuova fase di disordini e di violenza, politicamente strumentalizzata e coperta da omertà di potere. (*Svolta nel corso della seduta*).

(2 - 00194)

CHIAROMONTE, COLAJANNI, BACCICHI, MILANI Giorgio, BERTI, LIBERTINI, POLLIDORO, FERMARIELLO, MOLA, FERUCCI, MIANA, BERTONE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Di fronte:

alla volontà della FIAT, chiaramente manifestata nel corso delle trattative sul momento congiunturale e strutturale di crisi nel settore auto, di attuare massicci licenziamenti;

alla posizione pregiudizialmente negativa della FIAT nei confronti di proposte alternative ai licenziamenti, responsabilmente formulate dalle organizzazioni sindacali;

alla comunicazione della FIAT di dare avvio alla procedura di licenziamento per oltre 14.000 lavoratori, prevalentemente concentrati nell'area torinese;

all'estrema gravità dell'atteggiamento della FIAT, che rende drammatica la situazione occupazionale nelle aree ove essa opera, e in particolare in quella torinese, già colpita soprattutto nei grandi complessi, e che può, inoltre, determinare effetti moltiplicatori nel settore dell'indotto auto, presente in vaste aree del Paese,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

quali iniziative ha assunto il Governo per evitare i licenziamenti alla FIAT e quali altre intende assumere di fronte alla comu-

nicazione della FIAT di dare inizio alla procedura dei licenziamenti;

quali iniziative e decisioni intende attuare per far sì che i licenziamenti siano revocati e siano immediatamente riprese le trattative con le organizzazioni sindacali;

quali misure ha predisposto ed intende predisporre relativamente ai programmi ed alle prospettive produttive dell'intero settore. *(Svolta nel corso della seduta).*

(2 - 00195)

PECCHIOLI, CALAMANDREI, CALICE, MARTINO, ROMANÒ, VECCHIETTI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Gli interpellanti, rappresentanti dell'Italia nell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa, chiedono di conoscere se e come il Governo abbia fatto o intenda far valere, nel Comitato dei ministri di quell'organismo internazionale, l'esigenza che la situazione determinata in Turchia dal colpo di Stato militare (abrogazione della Costituzione, dissoluzione del Parlamento, scioglimento di sindacati e partiti, arresto dei *leaders* politici e di molti parlamentari) venga valutata e seguita anche alla luce dell'articolo 8 dello statuto del Consiglio d'Europa, che prevede la sospensione dal Consiglio stesso di uno Stato membro che non sia più in grado di rispettare e garantire i diritti dell'uomo e le fondamentali libertà democratiche.

(2 - 00196)

POZZO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere le informazioni delle quali il Governo italiano è in possesso circa la situazione politica venutasi a determinare in Turchia e qual è la linea di indirizzo del Governo nei rapporti con i capi delle Forze armate di quel Paese, con particolare riferimento al necessario accertamento delle finalità dichiarate dai protagonisti del recente colpo di Stato, e precisamente l'effettiva urgenza e necessità:

1) di scongiurare il pericolo di guerra civile incombente sul popolo turco, ponendo drasticamente fine allo scatenamento di forme sanguinose e dilaganti di terrorismo strumentalizzato da centri politici di potere;

2) di riportare al più presto le attività dei partiti e delle forze politiche e sindacali alla normalità, nel rispetto delle loro prerogative di libertà, con rapida bonifica delle sacche di violenza e delle centrali del terrorismo organizzato;

3) di assicurare alle Forze armate la continuità ed il rafforzamento del ruolo della Turchia nel Mediterraneo, nel rispetto degli impegni della NATO per la pace e la sicurezza nel settore strategico maggiormente esposto alla pressione politica e militare dell'URSS.

(2 - 00197)

PISANÒ. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

quali collegamenti siano emersi tra lo scandalo del petrolio clandestino, sul quale la Magistratura sta indagando da oltre due anni, e determinati ambienti politici già gravitanti intorno alla persona dell'onorevole Aldo Moro;

quali provvedimenti siano stati presi nei confronti degli alti ufficiali della Guardia di finanza coinvolti nel predetto scandalo;

quali responsabilità siano emerse, nel perdurare del predetto scandalo dal 1968 al 1978, a carico degli uffici dipendenti dai Ministeri delle finanze e dell'industria, incaricati dei controlli previsti sul commercio dei carburanti nel territorio nazionale.

(2 - 00198)

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla presidenza.

F I L E T T I , segretario:

DELLA PORTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per conoscere l'esatto svolgimento dei fatti avvenuti l'11 agosto 1980, che hanno portato alla morte tre valorosi uomini dell'Arma dei carabinieri del gruppo di Viterbo, in località Ponte di Cetti.

Per sapere, inoltre, se non intendano prendere provvedimenti, e nel caso quali, atti a rendere il più possibile sicuro il servizio per gli uomini che quotidianamente mettono in pericolo la propria vita per garantire sicurezza ed ordine alla comunità nazionale.

(3 - 00877)

MONTALBANO. — *Al Ministro della sanità.* — Premesso:

che il giorno 25 agosto 1980, alle ore 20 circa, presso l'ospedale circoscrizionale di Sciacca, è deceduto, 20 minuti dopo la nascita, un bambino, figlio della signora Fauci Margherita in Allegro;

che al momento del parto il medico di turno, il ginecologo dottor Capraro Giuseppe era inspiegabilmente assente;

che lo stesso dottor Capraro Giuseppe, come si evince dalla denuncia a suo carico presentata dai familiari del bambino, pur avendo avuto modo, poco prima del parto, di constatare le delicate condizioni della partoriente, non assicurava la sua presenza o la sua immediata reperibilità;

che il neonato, a quanto si dice, è morto per asfissia;

che questo doloroso caso ha sollevato gravi inquietudini e vive preoccupazioni nelle popolazioni del circondario di Sciacca, che non vedono rispettato il loro diritto alla vita ed alla salute, anche perchè frequenti sono i gravi episodi che si verificano in detto ospedale,

l'interrogante chiede di conoscere:

se il Ministro è a conoscenza dei fatti accaduti in questi ultimi anni all'ospedale di Sciacca, e in modo particolare della morte del neonato 20 minuti dopo la sua nascita, e se non ritiene di dover intervenire onde accertare la verità ed eventuali responsabilità;

se non ritiene di dover esperire un'indagine conoscitiva sull'intera struttura ospedaliera di Sciacca;

se non ritiene urgente e non più rinviabile la nomina del consiglio di amministrazione dell'ospedale, in attesa che entri in vigore la legge regionale 12 agosto 1980, n. 87, istitutiva delle Unità sanitarie locali, al fine di assicurare una regolare amministrazione;

se non ritiene di dover intervenire perchè vengano garantiti efficienza organizzativa, tecnica e sanitaria, nonchè rigore e serietà;

se non ritiene necessario che l'ospedale circoscrizionale di Sciacca finisca di apparire come una sezione di partito o, meglio, una sezione elettorale di uomini politici noti nella città e nella zona ed appartenenti a partiti di Governo;

se non ritiene, invece, che tutta la struttura ospedaliera debba essere posta a servizio delle popolazioni circondariali di Sciacca.

(3 - 00878)

LANDOLFI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se — in seguito alle notizie di messa in cassa integrazione dei lavoratori degli stabilimenti FIAT di Torino e delle altre sedi produttive, tra le quali Cassino, e in seguito alle ricorrenti voci di prossimi licenziamenti di migliaia di operai da parte della stessa FIAT, raccolte da autorevoli organi di stampa, quali il « Corriere della Sera », « Il Messaggero » e « L'Unità », che hanno riferito l'ipotesi di 2.000 licenziamenti nella sola provincia di Frosinone — non intendano intervenire sulla dirigenza FIAT per chiedere l'immediata sospensione delle decisioni di messa in cassa integrazione e di eventuali licenziamenti.

Le suddette decisioni, infatti, che colpiscono oggi i lavoratori della FIAT, erano antecedenti ai provvedimenti finanziari contenuti nel decreto-legge presentato dal Governo, che prevedono, tra l'altro, una sostanziosa e determinante erogazione di risorse a beneficio della società.

Si chiede, inoltre, di conoscere se non intendano far presente alla FIAT che, ove ciò non avvenisse, i provvedimenti finanziari a suo favore potrebbero essere modificati o annullati in sede parlamentare di conversione del decreto, su richiesta dello stesso Governo. *(Svolta nel corso della seduta)*

(3 - 00879)

SIGNORI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Premesso che troppe volte,

in questi anni, nel corso delle indagini tendenti ad assicurare alla giustizia mandanti ed esecutori materiali di azioni terroristiche, ci si è trovati dinanzi a « fughe di notizie » che, obiettivamente, ostacolano e rendono più difficile l'accertamento delle responsabilità e della verità, e nella consapevolezza che il terrorismo non può essere sconfitto se non si fa completa pulizia nell'apparato dello Stato, l'interrogante chiede di conoscere se anche per l'orribile strage di Bologna si sono verificate « fughe di notizie ».

In caso affermativo, si chiede di conoscere quali provvedimenti sono stati assunti o si intendono assumere per accertare e colpire con l'energia necessaria i responsabili di esse.

(3 - 00880)

PROCACCI, PIERALLI, BUFALINI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se non ritenga di dover riferire urgentemente ed esaurientemente al Parlamento circa gli accordi, da sottoporsi alla ratifica parlamentare, con la Repubblica di Malta, cui fa riferimento il comunicato del Ministero dell'8 settembre 1980, e circa la natura degli impegni che tali accordi comporterebbero per il nostro Paese.

(3 - 00881)

SCHIETROMA, PARRINO, CIOCE, BUZIO, CONTI PERSINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali iniziative concrete il Governo intenda assumere di fronte alla gravissima situazione determinatasi alla FIAT.

In particolare, si chiede di conoscere quali iniziative siano in atto da parte del Governo per opporsi ad una gravissima politica di licenziamenti portata avanti dalla FIAT con pericolosi atteggiamenti unilaterali.

La vicenda in questione è, infatti, ad avviso degli interroganti, di eccezionale gravità anche per le ripercussioni negative che può avere sull'intero apparato produttivo del Paese.

Gli interroganti chiedono, inoltre, di conoscere con quali strumenti il Governo intenda intervenire in un settore così importante per l'economia del Paese al fine di contribuire a restituire alla FIAT competitività sul mercato interno ed internazionale.

Si chiede di conoscere, in definitiva, oltre ai provvedimenti congiunturali indispensabili, quali siano gli orientamenti del Governo relativamente al cosiddetto « piano auto », al fine di coordinare gli interventi necessari nell'ambito più generale dei trasporti nel loro complesso. (*Svolta nel corso della seduta*)

(3 - 00882)

SPADACCIA, STANZANI GHEDINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri e della difesa.* — Per conoscere quale sia stato l'atteggiamento del Governo italiano e dei Comandi militari italiani, anche nell'ambito dell'organizzazione della NATO, di fronte al colpo di Stato militare in Turchia e quale sia l'atteggiamento attuale nei confronti della situazione creatasi in quel Paese.

Per conoscere, inoltre, quale sia l'atteggiamento italiano nei confronti della permanenza della Turchia nella NATO e, nell'immediato, circa la permanenza di truppe italiane in Turchia.

(3 - 00883)

SPADACCIA, STANZANI GHEDINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere:

quale valutazione diano della situazione finanziaria e di mercato, interna ed internazionale, della FIAT;

quali iniziative il Governo abbia assunto dopo l'annunciata decisione della FIAT di mettere in cassa integrazione molte migliaia di lavoratori e la manifestata intenzione di avviare le procedure di licenziamento per gran parte di essi;

tutte le informazioni sulle linee di intervento che il Governo intende adottare in ordine al cosiddetto piano auto e, più in generale, in ordine alla politica dei trasporti;

lo stato della situazione all'interno del Governo in ordine all'incredibile ritardo di una decisione sull'accordo « Alfa Romeo-Nissan ». (*Svolta nel corso della seduta*)

(3 - 00884)

DONAT-CATTIN, ROSA, TRIGLIA, COLOMBO Vittorino (L.), DEL PONTE, GIUST, LONGO, COLOMBO Ambrogio, CENGARLE, TOROS. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere:

quali specifici obiettivi si proponga il Governo negli interventi che ha promosso o intende promuovere in ordine alla determinazione del gruppo industriale FIAT di licenziare circa 15.000 dipendenti in stabilimenti localizzati anche nel Mezzogiorno ed in ordine al problema più complesso della crisi di quel gruppo, in parte corrispondente alle temporanee difficoltà internazionali del settore ed in parte differenziata;

se non ritengano (anche in considerazione delle convergenze più volte emerse tra Governo e forze sociali per l'adozione di politiche e la creazione di strumenti operativi atti a garantire l'occupazione, pur nella mobilità e per aree) che sia conveniente agire per evitare i licenziamenti, sostituendoli con altre misure, rispettose della necessità di produrre a costi competitivi e di evitare politiche assistenzialistiche;

se esista e sia noto nelle sedi competenti un bilancio consolidato del gruppo FIAT, strumento indispensabile, secondo ogni giudizio tecnico, per poter decidere interventi ordinari e straordinari nelle aziende, e se si profili una determinazione della proprietà di impegnarsi con adeguati mezzi propri, in un equo criterio di ripartizione degli sforzi e dei sacrifici occorrenti per il riassetto del gruppo FIAT;

quali siano gli impegni assumibili in ordine all'approvazione ed all'applicazione di nuove norme sui prepensionamenti e sulla mobilità del lavoro e come l'intervento in corso o quelli eventualmente previsti dal Governo siano coordinati in se stessi e con la politica del Mezzogiorno. (*Svolta nel corso della seduta*)

(3 - 00885)

MALAGODI, FASSINO. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere gli orientamenti del Governo in merito alla grave crisi del settore automobilistico e, in particolare, della FIAT. (*Svolta nel corso della seduta*)

(3 - 00886)

PISANO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere:

come sia stato possibile che, tra il 1965 ed il 1978, un'organizzazione che aveva posto la sua centrale operativa nella sede del Consolato del Cile di Milano abbia potuto introdurre e distribuire nel Paese un quantitativo di carburante clandestino (benzina, gasolio da trazione, olio combustibile denso) che si valuta pari a circa il 20 per cento del fabbisogno nazionale;

quali provvedimenti siano stati presi a carico di quanti, dipendenti del Ministero, sono venuti meno al dovere di controllare il commercio e la distribuzione del carburante nel territorio nazionale, consentendo evasioni di IVA e di imposta di fabbricazione per migliaia di miliardi;

quali accorgimenti e quali provvedimenti tecnici siano stati adottati al fine di evitare il ripetersi di scandali del genere.

(3 - 00887)

PISANO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere per quali motivi la società « Costieri Alto Adriatico » di Marghera sia stata autorizzata ad ampliare le sue capacità di altre 10.000 tonnellate di carburante, quando tutte le disposizioni attualmente in vigore vietano tassativamente la concessione di permessi del genere.

(3 - 00888)

MURMURA. — *Al Ministro dell'interno.* — L'entrata in vigore della legge n. 18 dell'11 febbraio 1980, con la quale si concede ai mutilati ed invalidi civili totalmente inabili l'indennità di accompagnamento, rischia, in Calabria, di rimanere vanificata dall'assoluto mancato funzionamento delle Commissioni mediche regionali e provinciali.

L'interrogante chiede, pertanto, di conoscere quali provvedimenti il Governo intenda urgentemente intraprendere per superare lo stato d'immobilismo, veramente intollerabile specie in una regione come la Calabria già afflitta da tante sciagure economico-sociali.

(3 - 00889)

SIGNORI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che, su quella che, impropriamente, poichè non ne ha certo le caratteristiche, viene chiamata « superstrada » che collega Grosseto con Siena e, quindi, la costa tirrenica con l'entroterra toscano, si è verificato un nuovo, gravissimo incidente stradale nel quale hanno perduto la vita 10 persone, tra le quali 8 bambini, un'autentica strage degli innocenti.

Considerato:

che quello citato è l'ultimo incidente in ordine di tempo, ma che sulla strada Grosseto-Siena, in questi anni, si sono avuti centinaia di incidenti con decine di morti e di feriti;

che questo non è avvenuto e non avviene per caso, trattandosi di una strada stretta, disseminata di dossi e di curve pericolose, priva delle indispensabili misure di sicurezza, come i *guard-rails* divisorii tra le due corsie, da installare almeno nei punti più pericolosi;

che questo tratto di strada è soggetto a cedimenti ed a smottamenti che, inspiegabilmente, vengono riparati con anni di ritardo rendendo il traffico più pericoloso ancora;

che queste sono le condizioni di una strada che, soprattutto nel periodo estivo, deve assorbire un'ingentissima mole di traffico pesante e leggero, per cui il percorrerla è divenuto estremamente pericoloso ed il mantenerla in queste condizioni è colpevole ed indegno di un Paese civile,

l'interrogante chiede di conoscere quali lavori urgenti e quali opere a breve termine si intendono compiere al fine di ammodernare e rendere più razionale la strada Grosseto-Siena che, da anni, provoca morti e feriti in numero impressionante.

(3 - 00890)

FLAMIGNI, TEDESCO TATÒ Giglia. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere che cosa è stato fatto per adempiere agli impegni assunti dal Governo in seguito all'uccisione del giudice Mario Amato ed allo stato di agitazione dei magistrati di Roma.

In particolare, si chiede di conoscere quali provvedimenti sono stati adottati per adeguare e potenziare le strutture di polizia giudiziaria ai fini della lotta al terrorismo ed alla criminalità organizzata e per tutelare la sicurezza dei magistrati e degli uffici giudiziari.

(3 - 00891)

FLAMIGNI, TEDESCO TATÒ Giglia. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere i loro intendimenti in ordine alle gravi responsabilità emerse dopo le sconcertanti rivelazioni del documento redatto, in data 21 aprile 1980, da un funzionario della DIGOS di Roma, il quale, in base alla confessione di un terrorista detenuto, riferiva i nomi dei componenti di un'organizzazione terroristica di destra che avevano progettato di assassinare il giudice Amato e di compiere attentati contro poliziotti e che poi sono stati arrestati nell'ambito delle indagini per la strage di Bologna.

In particolare, si chiede di conoscere.

1) quali uffici, oltre la DIGOS di Roma, sono venuti a conoscenza di quel documento ed in quale data;

2) perchè, pur di fronte al minacciato pericolo, non si è provveduto a difendere la vita del giudice Amato, lasciato solo contro gli assassini fascisti;

3) che cosa intende fare il Governo di fronte a comportamenti ed omissioni di atti di ufficio di gravità tale da indurre tanti cittadini a pensare che sia il delitto Amato, sia la strage del 2 agosto 1980, potevano essere evitati.

(3 - 00892)

PISANO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere:

in base a quali elementi il Ministero diede il proprio gradimento alla nomina del

signor Bruno Musselli a console onorario del Cile a Milano nel 1965;

se il Ministero stesso era o no a conoscenza del fatto che il predetto signor Musselli, in unione al signor Sereno Freato, aveva trasformato la sede del Consolato del Cile a Milano nella centrale operativa di una gigantesca associazione a delinquere che, dal 1965 al 1978, ha controllato il traffico e lo smercio del carburante clandestino nel territorio nazionale, frodando lo Stato, per imposte IVA e di fabbricazione non pagate, di alcune migliaia di miliardi.

(3 - 00893)

MURMURA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Gli annuali, gravi turbamenti all'ordine pubblico causati dai produttori agricoli meridionali — specialmente nel settore dell'uva e dei pomodori e, in genere, dei prodotti ortofrutticoli — impongono una valutazione più attenta da parte del Governo al fine di tutelare in maniera più efficace la categoria degli agricoltori, sia attraverso revisioni dei meccanismi comunitari, sia determinando concrete iniziative mercatili e cooperative non frantumate, sia favorendo la competitività dei prodotti, e ciò nel quadro di una programmazione non cartacea, ma seriamente realizzata.

L'interrogante chiede, pertanto, di essere informato sugli intendimenti del Governo con quella serietà che è sua caratteristica peculiare.

(3 - 00894)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

ROSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — Premesso:

che questa interrogazione si collega a quella presentata alcuni mesi or sono per l'arresto del signor Corsi, caposcalo dell'« Alitalia » a Tripoli, posto in libertà soltanto alcuni giorni or sono;

che, per quanto riferisce la stampa, le autorità libiche hanno proceduto all'indiscriminato arresto di cittadini italiani;

che finalmente, secondo le notizie di stampa, lo Stato è intervenuto con mezzi navali a protezione dei natanti battenti bandiera italiana,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative sono state prese o, in difetto, quali iniziative di Governo si ritiene doveroso assumere urgentemente a tutela della libertà e della incolumità dei cittadini italiani, per la maggior parte lavoratori, arrestati per ordine delle autorità libiche senza alcuna contestazione di addebiti e, non ultimo, a tutela del prestigio del nostro Stato.

(4 - 01304)

MURMURA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere il parere del Governo sul comportamento dell'Amministrazione comunale di Francavilla Marittima, piccolo centro della provincia di Cosenza, la quale, dall'esposizione della bandiera rossa al palazzo comunale alla deliberazione con cui chiede il trasferimento del parroco, dimostra a chiare note una conduzione amministrativa partigiana e non approvabile.

(4 - 01305)

MURMURA. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e della pubblica istruzione.* — Per essere informato sul fondamento delle affermazioni di un noto esperto sindacale sullo stato dell'addestramento professionale, le cui funzioni, trasferite alle Regioni, sarebbero caratterizzate da un « grosso sistema clientelare » e da un « lavoro simulato ».

(4 - 01306)

MURMURA. — *Ai Ministri della sanità e della pubblica istruzione.* — Per conoscere il valore che il Governo ritiene debba essere attribuito al diploma di economia e di merceologia degli alimenti, rilasciato da alcuni istituti universitari ai fini dell'assunzione quali dietisti presso gli enti ospedalieri, ai sensi dell'articolo 132 del decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1969, n. 130.

(4 - 01307)

MURMURA. — *Al Ministro dei lavori pubblici ed al Ministro senza portafoglio per il coordinamento delle iniziative di ricerca scientifica e tecnologica.* — Per conoscere se non ritengano utile disporre indagini e ricerche tecnico-scientifiche nella materia delle opere in corso di attuazione nelle zone sismiche, al fine di valutare la congruità della vigente disciplina, la quale appare — per la limitazione nelle altezze, per la quantità del ferro da impiegare, per la molteplicità delle disposizioni repressive — esagerata specialmente se comparata a quella esistente in altri Stati di pari, se non maggiore, sismicità.

(4 - 01308)

MURMURA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per essere informato sulle ragioni che hanno indotto la SIP di Catanzaro a risolvere, senza interpellare la competente Amministrazione comunale di Serrastretta, il rapporto per il posto telefonico pubblico con il signor Scalise Gaspare, il quale aveva svolto per ben 25 anni con assoluto zelo le relative mansioni.

(4 - 01309)

GIOVANNETTI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere:

se sia informato sulla situazione in atto nel villaggio turistico di Fort Village sito in territorio di Pula, in provincia di Cagliari;

se sia a conoscenza del fatto che gran parte dei dipendenti effettua un orario di lavoro al di là di quello previsto dal contratto collettivo di lavoro;

se sappia che l'Ispettorato di Cagliari — ogni anno sollecitato ad intervenire — si limita a formali indagini e risposte burocratiche prive di ogni efficacia ed utilità;

se non ritenga compito dell'Ispettorato vigilare sul rispetto e sull'osservanza delle leggi che regolano i rapporti di lavoro, in modo che ogni attività economica svolta sul territorio nazionale rispetti i contratti nazionali di lavoro;

se non consideri necessario predisporre un particolare accertamento per il riferirne dettagliatamente anche in relazione alla

preoccupazione dei lavoratori a pronunciarsi sulle loro particolari condizioni di lavoro.
(4 - 01310)

GHERBEZ Gabriella. — *Al Ministro della difesa.* — Premesso:

che un giovane militare, Giovanni Riccardi, nativo di Sorino (Avellino), è deceduto nella caserma « Brunner » di Trieste mentre procedeva alla pulizia personale;

che tale gravissimo fatto ha destato profonda emozione nella città, soprattutto tra i giovani;

che esso fa seguito ad un altro grave episodio avvenuto di recente a Trieste, e precisamente al suicidio di un militare di Padova,

l'interrogante chiede di conoscere se il Ministro non intende predisporre delle misure particolari, e quali:

per accertare le circostanze esatte dello sconcertante decesso e le eventuali responsabilità ad esso legate;

per prevenire in futuro altri simili episodi ed assicurare ai giovani militari la piena tutela e la totale sicurezza nel periodo di leva all'interno delle caserme.

(4 - 01311)

PAVAN. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso:

che risulta che la Corte dei conti di Roma — a sei anni di distanza — non ha ancora provveduto a registrare i decreti di immissione in ruolo di numerosi insegnanti ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 477 e che alcuni di questi sono già stati collocati a riposo;

che tale ritardo non consente alle Direzioni provinciali del Tesoro di attivare le partite di spesa fisse per il pagamento dei docenti e che ciò comporta aggravio di lavoro per le segreterie delle scuole, con conseguente aumento degli organici e dilatazione dell'elefantiasi burocratica;

che risulta, inoltre, che a tutt'oggi presso le scuole superiori non sono ancora pervenuti i diplomi originali di maturità degli anni 1977 (in molte), 1978 e 1979 (in tutte), con la grave conseguenza che le presidenze delle scuole sono costrette a rilasciare

solamente certificati provvisori che non servono, però, ai fini del conseguimento della laurea, per cui qualche studente comincia a vedersi bloccata la progressione della carriera universitaria per mancanza del diploma originale di studio,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) quali sono i motivi per cui la Corte dei conti non ha ancora registrato i precedenti decreti di immissione in ruolo degli insegnanti;

2) per quale motivo i diplomi originali di maturità vengono stampati e distribuiti con così enorme ritardo;

3) che cosa intende fare il Ministero rispetto alla Corte dei conti perchè venga aggiornato il lavoro e perchè i diplomi di maturità vengano forniti prima dello svolgimento degli esami, in modo da mettere in grado le scuole di consegnare ai maturati i diplomi con sollecitudine.

(4 - 01312)

FOSSON. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Premesso:

che, a cinque anni dall'entrata in vigore della legge n. 103 del 14 aprile 1975, i programmi radiofonici e televisivi in lingua francese previsti dall'articolo 19 non sono stati attuati in Valle d'Aosta da parte della RAI;

che i programmi televisivi provenienti dalla Francia e dalla Svizzera Romanda sono scarsamente visibili in Valle d'Aosta, nonostante che la RAI si sia impegnata alla loro perfetta ritrasmissione in forza della convenzione con la Regione autonoma della Valle d'Aosta del 20 novembre 1974;

che varie zone della Valle d'Aosta non ricevono ancora i programmi radiofonici (valle di Gressoney-Lys) e televisivi (La Thuile, eccetera), mentre gli enti locali devono provvedere a proprie spese all'installazione di ripetitori e di ponti;

che l'informazione regionale radiotelevisiva è ancora insufficiente in rapporto alle esigenze del particolarismo valdostano, tutelato dalle norme costituzionali e statutarie;

che la manutenzione degli impianti è tuttora curata dalla sede di Torino, ciò che determina ritardi, anche notevoli, soprattutto nella stagione invernale, per quanto

riguarda il ripristino delle trasmissioni frequentemente interrotte sui rilievi alpini,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali sono i motivi per cui non sono stati attuati gli adempimenti previsti dall'articolo 19 della legge 14 aprile 1975, n. 103, per quanto riguarda la Regione autonoma Valle d'Aosta e quali sono gli intendimenti del Governo per giungere ad una sollecita realizzazione dei programmi radiofonici e televisivi in lingua francese, con l'istituzione di una redazione francofona autonoma e di un supporto autonomo per i programmi in lingua francese presso la sede regionale RAI della Valle d'Aosta;

se non ritiene di sollecitare il trasferimento del MIAF, per la manutenzione degli impianti, dalla sede RAI di Torino a quella della Valle d'Aosta;

quali sono gli intendimenti del Ministero perchè sia garantita la perfetta ricezione dei programmi televisivi francofoni provenienti dalla Francia e dalla Svizzera Romanda, in forza della convenzione RAI-Regione Valle d'Aosta del 20 novembre 1974, e perchè sia garantita la ritrasmissione nella valle di Gressoney di un programma televisivo in lingua tedesca proveniente dalla Svizzera;

se non ritiene che la sede regionale RAI della Valle d'Aosta debba essere potenziata al fine di garantire una completa informazione radiotelevisiva rispettosa delle esigenze del particolarismo valdostano;

quali interventi sono allo studio per assicurare una perfetta ricezione dei programmi 1°, 2° e 3° TV in tutte le zone della Valle d'Aosta e dei programmi radiofonici 1°, 2° e 3° nella valle di Gressoney.

(4 - 01313)

RIVA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Premesso che nel carcere di Belluno risultano attualmente ristretti 7 detenuti appartenenti alle « brigate rosse », l'interrogante chiede di conoscere quali interventi siano stati operati per rendere sicuro quell'istituto di pena.

L'interrogante chiede, altresì, di sapere se risponda al vero la notizia secondo la quale altri detenuti che si richiamano a quel gruppo eversivo saranno avviati presso

lo stesso carcere e, nel caso la notizia risultasse fondata, quali misure straordinarie di sicurezza si intendano predisporre per evitare rischi di evasione e rendere tranquilla la cittadinanza, già largamente preoccupata.

(4 - 01314)

BARSACCHI. — *Ai Ministri della sanità, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* — Premesso:

che nella notte tra il 16 ed il 17 agosto 1980 si è sviluppato un incendio, per cause non ancora precisate, in un capannone, adibito allo stoccaggio di grandi quantitativi di diserbante, dello stabilimento « Montedison-Diag », nella zona industriale di Massa Carrara, dove si producono fitofarmaci;

che a seguito del predetto incendio si è levata un'acre colonna di fumo che, avvolgendo gran parte della zona circostante, ha creato giustificato panico e preoccupazione;

che il comune di Massa ha da tempo interessato il Ministero della sanità (Istituto superiore della sanità e Commissione per l'inquinamento atmosferico) al fine di stabilire la compatibilità nel territorio del predetto stabilimento;

che il sindaco di Massa, con propria ordinanza, in data 17 agosto 1980, ha determinato la sospensione di ogni attività lavorativa nello stabilimento in oggetto,

l'interrogante chiede al Ministro della sanità di far sapere quali provvedimenti intende adottare al fine di garantire l'assoluta sicurezza delle popolazioni, ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali di far conoscere i provvedimenti che intendono adottare per il potenziamento della zona industriale di Massa Carrara, con particolare riferimento alla grave situazione occupazionale.

Si chiede, infine, che gli amministratori locali e le forze sindacali siano immediatamente contattati al fine di stabilire insie-

me ad essi le procedure più urgenti per risolvere la grave situazione sopra indicata.

(4 - 01315)

FERMARIELLO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se, al punto in cui è giunta la situazione con le dimissioni del consiglio di amministrazione del Banco di Napoli e dopo le note polemiche che si sono trascinate per lungo tempo e che rischiano di riaprirsi, con grave danno per l'istituto, il Ministro non ritenga, senza discriminazioni e con scelte professionalmente qualificate, di dover insediare finalmente il nuovo consiglio di amministrazione del Banco stesso.

(4 - 01316)

CANETTI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso:

che anche recentemente si è verificato, nel tratto della via Aurelia denominata « Col-larina », tra gli abitati di Imperia e di San Lorenzo al Mare (in provincia di Imperia), un ennesimo incidente stradale mortale;

che tali incidenti si verificano, con tragica frequenza, ogni qualvolta il fondo stradale risulta bagnato per la pioggia;

che si imputano tali eventi al fondo stradale estremamente scivoloso;

che tale situazione viene da anni denunciata dall'opinione pubblica e dai responsabili degli enti locali;

che il sindaco di Imperia ha recentemente sollecitato il direttore dell'ANAS del Compartimento della Liguria ad intervenire;

che analoghe sollecitazioni non avevano, nel passato, avuto alcun esito,

l'interrogante chiede di conoscere quali urgenti provvedimenti si intendono assumere, attraverso l'ANAS, per ovviare ad un inconveniente tecnico che ha già causato non pochi lutti.

(4 - 01317)

PARRINO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso che il settore vitivinicolo attraversa una patologica ed annosa crisi;

considerato che, in questi ultimi giorni, la protesta degli agricoltori del settore e dei

braccianti, nel trapanese e nelle altre zone viticole del nostro Paese, ha raggiunto fasi preoccupanti con prospettive regressive per i già precari redditi agricoli;

rilevato che i provvedimenti a tutt'oggi adottati non sono stati idonei a riequilibrare il mercato vitivinicolo,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali misure urgenti il Ministro intenda adottare per eliminare la genesi di tale fenomeno;

se non ritenga di proporre urgentemente alla CEE la revisione dei regolamenti comunitari riguardanti principalmente la pratica dello zuccheraggio per i vini a bassa gradazione alcolica, nonchè l'eliminazione di misure protettive che alcuni Stati membri adottano, impedendo di fatto la libera circolazione dei nostri vini.

(4 - 01318)

SIGNORI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'interno.* — Per sapere se siano a conoscenza del fatto che ancora non è stata chiarita, nè risolta positivamente, la questione dei 3 giorni aggiuntivi di ferie per tutti quei lavoratori che, in occasione delle ultime elezioni amministrative, sono stati componenti dei seggi elettorali per garantirne il buon funzionamento e per rispondere ad un impegno civile primario per la nostra democrazia.

(4 - 01319)

MURMURA. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per conoscere presso quali Regioni non è stato costituito il Comitato per i beni culturali, di cui all'articolo 35 del decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 1975, n. 805, e per sapere quali iniziative sono state intraprese per mettere in mora le Regioni inadempienti.

(4 - 01320)

MURMURA. — *Ai Ministri del tesoro e delle finanze.* — Le giuste e corrette iniziative per una più incisiva tassazione della cosiddetta seconda casa, nonchè le modifiche ai provvedimenti vigenti in materia di prezzi, sovrapprezzi e condizioni varie per la forniture dell'energia elettrica, aventi la data del

29 dicembre 1979, collocate nella medesima ottica, possono ingenerare notevoli e qualificate critiche, anche di ordine costituzionale, ove non siano accompagnate da sistemi di tassazione che colpiscano quanti hanno acquistato e possiedono all'estero una seconda casa, sintomo certo di ricchezza e di esportazione di valuta.

Per quanto sopra e per l'evidente disparità di trattamento con i concittadini proprietari in Italia, l'interrogante chiede di conoscere quali comportamenti il Governo intende assumere in entrambe le direzioni.

(4 - 01321)

MURMURA. — *Ai Ministri della sanità e della pubblica istruzione.* — Per conoscere il valore che il Governo ritiene debba essere attribuito al diploma di economia e di merceologia degli alimenti, rilasciato da alcuni istituti universitari, ai fini dell'assunzione quali dietisti presso enti ospedalieri, ai sensi dell'articolo 132 del decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1969, n. 130.

(4 - 01322)

SASSONE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere:

quando si effettua il pagamento, ai pensionati dell'INPS, della semestralizzazione della contingenza;

quando si effettua il pagamento dell'aumento delle pensioni « al minimo », con oltre 15 anni di contribuzione;

come si intende eliminare il ritardo nella liquidazione delle pensioni di vecchiaia, dei supplementi, delle ricostituzioni e degli assegni familiari.

Si fa osservare, come affermano le organizzazioni sindacali dei lavoratori, che il ritardo nel pagamento degli aumenti e di quanto dovuto ai pensionati procura disagi e difficoltà derivanti anche dal continuo rincaro del costo della vita e dall'inflazione.

(4 - 01323)

MARSELLI, BERTONE. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.*

— A conoscenza del fatto che il suo Ministero, su conforme parere dell'apposita Commissione consultiva, non ha ritenuto di riconoscere la qualifica di internazionale alla manifestazione organizzata dalla s.p.a. « Internazionale marmi e macchine » di Carrara, in provincia di Massa Carrara, gli interroganti chiedono di conoscere i motivi che hanno ostacolato detto riconoscimento e, in particolare, se il Ministero ha pienamente e correttamente valutato l'importanza economica della zona marmifera di Carrara, di Massa e di tutto il comprensorio apuo-versiliense, interessato a detta iniziativa.

Considerato:

che il complesso fieristico, la cui realizzazione è stata possibile anche grazie ad un consistente contributo della Regione Toscana, si estende ora su una superficie di metri quadrati 50.000, di cui 10.000 coperti, e che, visto il successo della prima edizione, è già in programma un prossimo ampliamento per soddisfare le crescenti richieste di partecipazione;

che le ditte espositrici alla prima edizione, svoltasi dal 31 maggio all'8 giugno 1980, sono state 370, di cui 22 straniere, con esposizioni di macchine ed attrezzature di produzione italiana ed estera di alta levatura tecnologica, e che i visitatori sono stati 55.000, di cui il 50 per cento circa provenienti da Paesi esteri e da zone marmifere italiane;

che la fiera è stata visitata da 12 delegazioni ufficiali estere appartenenti a Paesi europei, asiatici e dell'America del Sud;

che in occasione della fiera si è svolto, oltre a numerosi convegni ed incontri di studi a livello internazionale, il 17° congresso della federazione degli industriali del marmo della CEE, con la presenza di studiosi ed esperti italiani e stranieri;

che la s.p.a. « Internazionale marmi e macchine » è formata da Comuni, Amministrazioni provinciali, enti ed associazioni di categoria delle province di Massa-Carrara, Lucca e La Spezia (fra gli altri le Camere di commercio, industria e artigianato e le Casse di risparmio di Massa Carrara, Lucca e La Spezia, associazioni degli industriali e degli

artigiani di Massa Carrara e Lucca) e da molti azionisti privati, dei quali alcuni stranieri;

che la manifestazione fieristica si svolge in un comprensorio marmifero con le seguenti caratteristiche:

marmo escavato nel 1979: tonnellate 1.300.000;

segherie esistenti nel 1978: n. 194;

lavoratori occupati nel 1979: cave numero 2.431 - segherie e laboratori n. 6.538;

spedizioni di marmo effettuate nel 1979 dal solo comune di Carrara (marmo di produzione locale e di altra provenienza): tonnellate 648.837,9 - movimenti valutari per marmi esportati all'estero dalla sola provincia di Massa Carrara nel 1979: lire 108 miliardi 457.383.000;

l'attività marmifera riferita al prodotto locale, nazionale ed estero ha rappresentato nel 1979 il 72,25 per cento dei movimenti valutari relativi all'esportazione totale della provincia di Massa Carrara,

gli interroganti chiedono di conoscere se il Ministro non ritenga di dover intervenire perchè sia esaminata l'opportunità di modificare la decisione adottata.

(4 - 01324)

RIGGIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere i motivi che hanno portato all'esclusione dei progetti presentati dai Comuni e dall'Ente acquedotti siciliani per la zona del corleonese ai fini dell'approvvigionamento idrico predisposto e previsto dal recente piano di assegnazione dei fondi del Ministero per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.

Si chiede, altresì, di conoscere le motivazioni per cui, anche se appare ovvio, una vera pioggia di finanziamenti sono stati assegnati alla Sicilia orientale trascurando quella occidentale.

È da rilevare, infine, la costante indifferenza del Governo nei riguardi della popolazione del corleonese che, invece, per la sua laboriosità, merita incoraggiamento ed attenzione per aiutarla a contribuire a risolvere

quei fenomeni che sono all'attenzione dell'intera comunità nazionale.

(4-01325)

Annunzio di ritiro di interpellanze

F I L E T T I, segretario:

F I L E T T I, segretario, su invito del Presidente dà lettura del seguente elenco di interpellanze ritirate dai presentatori:

n. 2-00153, del senatore Spano, al Presidente del Consiglio dei ministri; n. 2-00182, dei senatori Chiaromonte, Colajanni ed altri, al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, delle partecipazioni statali e del lavoro e della previdenza sociale.

Ordine del giorno

per le sedute di giovedì 18 settembre 1980

P R E S I D E N T E. Il Senato tornerà a riunirsi domani, giovedì 18 settembre, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Deliberazioni su richieste di dichiarazioni d'urgenza di disegni di legge, ai sensi dell'articolo 77, primo comma, del Regolamento.

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Istituzione di una nuova sezione in funzione di corte di assise presso il Tribunale di Brescia (960) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. **PITTELLA**. — Norme concernenti la gestione in via provvisoria di farmacie (87).

COSTA ed altri. — Conferimento delle farmacie gestite in via provvisoria da almeno cinque anni (879).

3. Miglioramenti al trattamento di quiescenza e perequazione automatica delle pensioni a carico della Cassa per le pensioni agli ufficiali giudiziari ed agli aiutanti ufficiali giudiziari (810).

4. Aumento della partecipazione italiana a organismi finanziari internazionali (1023) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

Richieste di dichiarazione di urgenza

1. Conferimenti al capitale e al fondo di dotazione di istituti ed enti di credito di diritto pubblico (1106).

2. Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti la corresponsione di miglioramenti economici al personale civile e militare dello Stato (1107).

3. Copertura finanziaria dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti la corresponsione di miglioramenti economici al personale postelegrafonico e dei monopoli di Stato (1108).

4. Revisione della disciplina del reclutamento del personale docente della scuola materna, elementare, secondaria ed artistica, ristrutturazione degli organici, adozione di misure idonee ad evitare la formazione di precariato e sistemazione del personale precario esistente (1112).

La seduta è tolta (ore 20,40).

Dott. ADOLFO TROISI

Direttore Generale

Incaricato *ad interim* della direzione del Servizio dei resoconti parlamentari