

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

251^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 24 MARZO 1981

Presidenza del vice presidente OSSICINI,
indi del vice presidente MORLINO

INDICE

CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA (17 marzo-3 aprile 1981)

Modifiche Pag. 13576

COMITATO INTERMINISTERIALE PER IL COORDINAMENTO DELLA POLITICA INDUSTRIALE

Trasmissione di deliberazioni 13575

CONGEDI 13573

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 13573

Approvazione da parte di Commissione permanente 13575

Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 13573

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente 13574

Presentazione di relazioni 13574

Trasmissione dalla Camera dei deputati . 13573

ENTI PUBBLICI

Annunzio di comunicazione concernente nomina 13575

Annunzio di richiesta di parere parlamentare su proposta di nomina 13575

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 13607, 13608

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni 13606

Svolgimento:

BONAZZI (PCI) Pag. 13589

CALDORO, sottosegretario di Stato per i trasporti 13595, 13596, 13598

ROLLALANZA (MSI-DN) 13582, 13593

FORMICA, ministro dei trasporti 13593

FOSCHI, ministro del lavoro e della previdenza sociale 13584, 13601

GUALTIERI (PRI) 13579

GUERRINI (PCI) 13579, 13594, 13602

* MARCHIO (MSI-DN) 13605

MASCIADRI (PSI) 13588

* MOLA (PCI) 13600

SAPORITO (DC) 13580, 13591, 13597

SPINELLI, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia 13603

VINCELLI (DC) 13583, 13592

MINISTERO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Trasmissione di relazione 13575

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MERCOLEDÌ 25 MARZO 1981 13614

PETIZIONI

Annunzio 13576

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.

MITTERDORFER, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 19 marzo.

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

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Ferrari-Aggradi per giorni 2 e Fiori per giorni 4.

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

PRESIDENTE. Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 2060. — Deputati LABRIOLA ed altri. — « Norme interpretative ed integrative della legge 31 luglio 1974, n. 364, concernente il riconoscimento della Consulta quale legislatura della Repubblica » (1362) (Approvato dalla 1ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

**Annuncio di presentazione
di disegni di legge**

PRESIDENTE. In data 20 marzo 1981 è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri:

« Conversione in legge del decreto-legge 19 marzo 1981, n. 75, recante ulteriori interventi in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici del novembre 1980 e del febbraio 1981 » (1361).

È stato inoltre presentato il seguente disegno di legge di iniziativa del:

CONSIGLIO REGIONALE DELLA VALLE D'AOSTA.
— « Norme di aggiornamento agli importi di iscrizione all'Albo nazionale dei costruttori » (1363).

**Annuncio di deferimento di disegni di legge
a Commissione permanente in sede deliberante**

PRESIDENTE. I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede deliberante:

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

VALIANI ed altri. — « Aumento del contributo annuo a favore dell'Istituto nazionale per la storia del movimento di liberazione in Italia, con sede in Milano » (1324), previo parere della 5ª Commissione;

Deputati BROCCA ed altri. — « Modifica dell'articolo 51, comma undicesimo, della legge 11 luglio 1980, n. 312, concernente il nuovo assetto retributivo-funzionale del personale civile e militare dello Stato » (1334) (Approvato dalla 8ª Commissione permanente della Camera dei deputati), previo parere della 1ª Commissione.

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

P R E S I D E N T E. I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

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

SIGNORI ed altri. — « Norme relative all'ordine di disposizione dei contrassegni sulle schede elettorali » (1325);

Deputati BONETTI MATTINZOLI ed altri; DE CINQUE ed altri; SANESE ed altri. — « Estensione della norma dell'articolo 119 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, alle elezioni comunali, provinciali e regionali » (1346) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previ pareri della 6ª, della 10ª e della 11ª Commissione;

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

SCARDACCIONE ed altri. — « Modifiche agli articoli 24, 25 e 26 del regio decreto 14 novembre 1926, n. 1953, in materia di concorsi per nomina a notaio » (1329), previo parere della 1ª Commissione;

alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

SANTALCO ed altri. — « Norme concernenti il regime fiscale dei prodotti fonografici » (1332), previ pareri della 5ª e della 7ª Commissione;

alla 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo):

ANGELIN ed altri. — « Legge-quadro per il turismo » (1300), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

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

JERVOLINO RUSSO ed altri. — « Modifica dell'articolo 12 della legge 9 dicembre 1977, n. 903, concernente la parità di trattamento fra uomini e donne in materia di lavoro » (1309), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

alla Commissione speciale per l'esame dei provvedimenti recanti interventi per la ricostruzione e lo sviluppo dei territori dell'Italia meridionale colpiti dagli eventi sismici:

« Conversione in legge del decreto-legge 19 marzo 1981, n. 75, recante ulteriori interventi in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici del novembre 1980 e del febbraio 1981 » (1361), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E. A nome della 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali), in data 23 marzo 1981, il senatore Colella ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1981) » (1333) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

A nome della 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport), sono state presentate le seguenti relazioni:

dal senatore D'Amico, sul disegno di legge: « Interventi straordinari a sostegno delle attività musicali » (1313) (*Approvato dalla 2ª Commissione permanente della Camera dei deputati*);

dal senatore Bompiani, sul disegno di legge: « Provvedimenti relativi alle elezioni dei comitati di consulenza del Consiglio nazionale delle ricerche ed ai comitati consultivi del Consiglio universitario nazionale » (1351)

(Approvato dalla 8ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

A nome della Commissione speciale per l'esame dei provvedimenti recanti interventi per la ricostruzione e lo sviluppo dei territori dell'Italia meridionale colpiti dagli eventi sismici, in data 23 marzo 1981, il senatore Tonutti ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 gennaio 1981, n. 11, concernente adeguamento di talune procedure ed agevolazioni in favore delle popolazioni colpite dal terremoto del novembre 1980 » (1352) *(Approvato dalla Camera dei deputati).*

Annunzio di approvazione di disegno di legge da parte di Commissione permanente

P R E S I D E N T E. Nella seduta del 20 marzo 1981, la 7ª Commissione permanente ha approvato il disegno di legge: deputati OCCHETTO ed altri; TEODORI ed altri. — « Interpretazione autentica dell'articolo 93 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 417, concernente norme sullo stato giuridico del personale docente, direttivo ed ispettivo della scuola materna, elementare, secondaria ed artistica dello Stato » (1182) *(Approvato dalla 8ª Commissione permanente della Camera dei deputati).*

Annunzio di richiesta di parere parlamentare su proposta di nomina in ente pubblico

P R E S I D E N T E. Il Ministro dell'agricoltura e delle foreste ha inviato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina dell'architetto Vincenzo Mauro a Presidente dell'Ente Nazionale Corse al Trotto.

Tale richiesta, ai sensi dell'articolo 139-bis del Regolamento, è stata deferita alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura).

Annunzio di comunicazione concernente nomina in ente pubblico

P R E S I D E N T E. Il Ministro del tesoro ha inviato, ai sensi dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la comunicazione concernente la nomina del dottor Ruggero Ravenna a membro del Consiglio di Amministrazione della Banca Nazionale del Lavoro.

Tale comunicazione è stata trasmessa, per competenza, alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro).

Annunzio di relazione trasmessa dal Ministro del bilancio e della programmazione economica

P R E S I D E N T E. Il Ministro del bilancio e della programmazione economica, con lettera in data 13 marzo 1981, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 13, ultimo comma, della legge 12 agosto 1977, n. 675, la relazione semestrale sulla gestione del Fondo di cui all'articolo 3 della stessa legge n. 675 e sui provvedimenti adottati dal CIPI ai sensi dell'articolo 2 della medesima legge.

Questo documento sarà trasmesso alla Commissione parlamentare competente.

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 Vice 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, copie delle deliberazioni adottate dal Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale (CIPI) nella seduta del 27 febbraio 1981, riguardanti rispettivamente l'accertamento dello stato di crisi aziendale e settoriale per un gruppo di Società e l'ammissione ai benefici di cui all'articolo 4 della

251ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

24 MARZO 1981

legge n. 675 del 1977 dei progetti di ristrutturazione presentati dalle società Saffa, Reggiani Tessile, Cooperativa Costruttori, Merimais e Manifattura di Valle Brembana.

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

Annunzio di petizione

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare lettura del sunto della petizione pervenuta al Senato.

MITTERDORFER, segretario:

Il signor Sebastio Vincenzo da Taranto chiede la modifica dell'articolo 129 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, concernente il trattamento di quiescenza degli operai dipendenti da Amministrazioni civili e militari dello Stato, nominati in ruolo anteriormente al 1º luglio 1956. (Petizione n. 101)

PRESIDENTE. A norma del Regolamento, questa petizione è stata trasmessa alla Commissione competente.

Modifiche al calendario dei lavori dell'Assemblea

PRESIDENTE. La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi questa mattina con la presenza dei Vice Presidenti del Senato e con l'intervento del rappresentante del Governo, ha adottato all'unanimità — ai sensi dell'articolo 55 del Regolamento — alcune modifiche al calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 25 al 27 marzo 1981, che risulta determinato nel modo seguente:

Mercoledì 25 marzo (antimeridiana)
(h. 9,30)

— Seguito della discussione del disegno di legge n. 1162 (ed altri connessi). — Revisione delle aliquote in materia di imposte sul reddito delle persone fisiche e proroga delle agevolazioni tributarie.

— Disegno di legge n. 1352. — Conversione in legge del decreto-legge concernente adeguamento di talune procedure e agevolazioni in favore delle popolazioni colpite dal terremoto del novembre 1980 (approvato dalla Camera dei deputati - scade il 1º aprile 1981);

» 25 » (pomeridiana)
(h. 18)

— Disegno di legge n. 1333. — legge finanziaria 1981 (Comunicazioni del Governo).

— Disegno di legge n. 1220. — Conferimenti al fondo di dotazione dell'ENI finalizzati all'aumento di capitale della SOGAM S.p.A.

— Disegni di legge nn. 1237 e 1228. — Nuovi apporti al capitale sociale della GEPI.

251ª SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

24 MARZO 1981

Mercoledì	25	marzo	(notturna) (h. 21)
Giovedì	26	»	(pomeridiana) (h. 16)
(la mattina è riservata alle riunioni dei Gruppi parlamentari)			
Venerdì	27	»	(antimeridiana) (h. 9,30)
»	27	»	(pomeridiana) (h. 16)

— Seguito del disegno di legge n. 1333. —
Legge finanziaria 1981.

L'eventuale seguito dei disegni di legge riguardanti l'ENI-SOGAM e la GEPI avrà luogo dopo la votazione finale della legge finanziaria. (*Se necessario, la settimana successiva*).

Essendo state approvate all'unanimità, le suddette modifiche hanno carattere definitivo.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

Avverto che successivamente alla diramazione dell'ordine del giorno sono state presentate le interrogazioni dei senatori Riva, Parrino ed altri (3-01305) e dei senatori Spadaccia e Stanzani Ghedini (3-01306), che, essendo connesse ad altre iscritte all'ordine del giorno medesimo, saranno svolte nella seduta odierna.

Avverto altresì che il senatore Bonazzi ha aggiunto la sua firma alla interpellanza 2-00270, il senatore Mola all'interrogazione 3-01303 e il senatore Marchio all'interrogazione 3-00907.

Passiamo allo svolgimento congiunto delle interpellanze 2-00270, 2-00272, 2-00285, 2-00286, 2-00287 e delle interrogazioni 3-01299, 3-01305 e 3-01306, tutte concernenti la situazione del trasporto pubblico. Se ne dia lettura.

MITTENDORFER, segretario:

LIBERTINI, MOLA, LA PORTA, MONTALBANO, OTTAVIANI, GUERRINI, BONAZZI.

— Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. — Per conoscere per quali ragioni il Governo, mentre da settimane è in atto una vertenza dei dipendenti dei trasporti pubblici, che tanti disagi provoca alla cittadinanza, ha continuamente rinviato il suo intervento sottraendosi al suo necessario compito di mediazione.

In particolare, gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) se il Governo sappia che la vertenza non è risolvibile nei limiti attuali della finanza locale, già compresi al di sotto delle vitali necessità;

2) se il Governo non ritenga che l'attuale situazione nasce per buona parte dai gravi ritardi di una politica di riorganizzazione del trasporto urbano e regionale, sotto il profilo finanziario, delle gestioni, delle integrazioni, delle politiche tariffarie, e quali misure intenda adottare per colmare tali ritardi;

3) quali soluzioni il Governo intenda perseguire per ottenere la conclusione della vertenza dei dipendenti dei trasporti pubblici e per il riequilibrio della situazione finanziaria che si è prodotta in detto settore.

(2-00270)

GUALTIERI, PINTO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere che cosa intenda fare il Governo per fronteggiare le agitazioni che stanno sconvolgendo l'intero sistema dei trasporti e che, in alcuni casi — come quelle che investono il trasporto aereo e quello dei mezzi pubblici a Roma — provocano pericolose reazioni nell'opinione pubblica con conseguenze che vanno ben oltre i limiti della lotta sindacale.

In particolare, gli interpellanti chiedono di conoscere se le forme di autoregolamentazione offerte dai sindacati (e rimaste del tutto senza conseguenze) non debbano essere sostituite immediatamente da forme di regolamentazione legislativa ed amministrativa.

(2 - 00272)

SAPORITO, JERVOLINO RUSSO, STAMMATI. — *Ai Ministri dei trasporti e del lavoro e della previdenza sociale.* — I ripetuti ed improvvisi scioperi nel settore dei trasporti pubblici urbani hanno determinato e stanno ancora determinando in questi giorni a Roma enormi disagi ad una cittadinanza ormai esasperata, arrivando il disservizio a punte di assoluta insopportabilità.

Tenuto conto che ciò sta avvenendo anche in altri delicati settori della vita del Paese (assistenza sanitaria, trasporti aerei e ferroviari, per citarne soltanto alcuni) e considerato che le improvvisate azioni di sciopero creano pericolose tensioni nella pubblica opinione, compromettendo il prestigio delle istituzioni e la già grave situazione economica, gli interpellanti chiedono di conoscere l'orientamento del Governo su tali gravi fatti e di sapere se non ritiene di dover adottare o proporre urgenti provvedimenti, idonei ad evitare il ripetersi delle situazioni denunciate, in considerazione anche del fatto che le iniziative sindacali per provvedimenti di autoregolamentazione non hanno finora dato alcun risultato.

(2 - 00285)

VINCELLI. — *Ai Ministri dei trasporti e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali iniziative intendono adottare per porre fine allo stato di grave conflittualità

esistente in importanti settori del pubblico trasporto.

Pur dando atto al Governo di aver affrontato, in questi ultimi tempi, alcuni nodi fondamentali, l'interpellante deve sottolineare come una più incisiva azione di presenza e di proposta avrebbe potuto contenere rivendicazioni non sufficientemente motivate ed evitare conseguenti scioperi che hanno creato diffuso malessere e talora situazioni di vera e propria esasperazione presso la generalità dei cittadini.

L'interpellante, in particolare, chiede di conoscere:

quali sono le linee strategiche che ispirano l'azione dell'Esecutivo in questa materia fondamentale per l'ordinato svolgimento della vita civile ed economica;

quali azioni il Governo intende svolgere per procedere ad una riorganizzazione strutturale di tutto il sistema del pubblico trasporto nel nostro Paese;

quali proposte intende formulare alle forze politiche e sindacali sul problema, non più rinviabile, dell'autoregolamentazione dell'uso del diritto di sciopero.

(2 - 00286)

CROLLALANZA, FILETTI, FINESTRA, FRANCO, LA RUSSA, MARCHIO, MITROTTI, MONACO, PECORINO, PISANÒ, PISTOLESE, POZZO, RASTRELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dei trasporti.* — In relazione all'ormai continuo stato di agitazione ed agli scioperi che si susseguono, in modo selvaggio, da parte delle varie organizzazioni sindacali, in tutti i settori dei trasporti ed in altri essenziali servizi,

gli interpellanti chiedono di conoscere se il Governo non ritenga:

a) di non attendere più la tante volte promessa, ma sempre disattesa, regolamentazione degli scioperi da parte delle organizzazioni sindacali;

b) di non perdere più tempo in attese, che si prolungherebbero nel tempo e sarebbero di pregiudizio ulteriore per le popolazioni e gli utenti dei vari servizi, nonchè per l'economia del Paese, ma di provvedere

senz'altro a dare attuazione alle norme previste dalla Costituzione, iniziando dalla regolamentazione dei servizi pubblici.

(2 - 00287)

MASCIADRI, BOZZELLO VEROLE. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dei trasporti.* — Per conoscere il loro pensiero ed orientamento in merito ai gravi danni, disservizi e disagi che derivano alla comunità nazionale — con particolare riferimento ai cittadini meno abbienti — dal ripetersi ed intensificarsi di scioperi selvaggi che colpiscono il settore dei pubblici servizi, e in particolare quello dei trasporti.

Premesso che gli interroganti ritengono che sarebbe opportuno un confronto con tutte le forze politiche che intendono esaminare in concreto la possibilità ed i limiti di un'eventuale iniziativa parlamentare comune e concordata, si chiede di conoscere se il Governo non ritiene che l'autoregolamentazione dello sciopero decisa ed attuata dai sindacati sia ormai possibile ed idonea a risolvere un così delicato problema e garantisca l'intoccabile libertà di sciopero dei lavoratori e contemporaneamente non si traduca in un attacco alla collettività.

(3 - 01299)

RIVA, PARRINO, CIOCE, CONTI PERSINI. — *Ai Ministri dei trasporti e del lavoro e della previdenza sociale.* — La situazione determinatasi nei giorni scorsi a Roma e nelle altre città italiane, a seguito delle azioni di sciopero programmate o selvagge nel settore dei trasporti urbani, è stata caratterizzata, oltre che dai comprensibili gravi disagi subiti dai cittadini, anche da una preoccupante reazione dell'opinione pubblica che ha chiaramente dimostrato di essere giunta al limite della sopportabilità.

Gli scioperi già programmati per i prossimi giorni a livello nazionale e riguardanti, oltre al settore degli autoferrotranvieri, anche quello aereo e quello marittimo, sembrano destinati ad acuire in modo estremo una situazione già tanto preoccupante.

Gli interroganti, di fronte a tali prospettive ed in assenza di un concreto segnale nel senso dell'autoregolamentazione dello

sciopero in settori così vitali, chiedono di conoscere quali iniziative i Ministri competenti intendano assumere per scongiurare il pericolo di una paralisi pressoché totale dei trasporti in un momento in cui, oltretutto, prende avvio il flusso turistico straniero su cui il Paese conta per rivitalizzare l'economia nazionale.

(3 - 01305)

SPADACCIA, STANZANI GHEDINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Constatato che la situazione dei trasporti pubblici urbani, ferroviari, marittimi ed aerei sembra farsi di giorno in giorno più grave in seguito alle agitazioni rivendicative che toccano ogni settore ed alla mancata soluzione di singoli casi di grande rilevanza (« Itavia »), gli interroganti chiedono che il Governo fornisca un quadro completo della situazione, dia conto dei propri interventi specifici ed indichi su quali direttive e con quali iniziative intende muoversi per il futuro.

(3 - 01306)

G U E R R I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G U E R R I N I . Signor Presidente, ritengo che l'interpellanza 2 - 00270 non abbia bisogno di essere illustrata.

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 . Signor Presidente, colleghi, tutto il settore dei trasporti — ed io ho rivolto la mia interpellanza al Ministro dei trasporti — è investito in questi ultimi tempi da una serie imponente di agitazioni, di scioperi, di interruzioni del servizio, con le conseguenze che sappiamo e vediamo tutti i giorni. L'opinione pubblica ha difficoltà crescenti ad accettare questi scioperi e queste agitazioni ed è portata a reagire con motivazioni di destra, cioè di « legge e ordine », quindi pericolosissime. Settori strategici come il turismo sono messi in crisi per periodi

assai più lunghi di quelli che sono ufficialmente investiti dall'agitazione, dal momento che in Italia per le vacanze è difficile entrare ed è anche più difficile uscirne, restando bloccati nelle isole. Già a Pasqua è bloccata nei due sensi, in entrata e in uscita, per lo sciopero programmato freddamente dal trasporto aereo proprio per quei giorni. Di conseguenza tutta l'economia viene riportata indietro di anni al sistema di trasporto preaereo, se non forse preferroviario. Il triste poi è che di questi scioperi non si riesce a vedere la fine, cioè il modo e la forma in cui verranno sistemati. Sappiamo tutti che all'origine delle attuali tensioni ci sono cause strutturali e vertenze economiche. Ma nell'un caso e nell'altro ogni possibile e immediata via d'uscita è preclusa dal fatto che, per la situazione finanziaria in cui ci troviamo in questo particolare momento di grande austerità a cui il Governo ci ha richiamati in questi giorni con provvedimenti drammatici e di schiacciamento del disavanzo pubblico, non siamo in grado, mi sembra, come abbiamo fatto nel passato, di immettere liquidità nelle vertenze per « addormentare » le questioni strutturali. Probabilmente saremo costretti a rovesciare il comportamento usuale e occuparci di più di riforme organiche invece che di palliativi finanziari, perchè ormai di soldi per sistemare i cocci del sistema strutturale dei trasporti ce ne sono assai pochi.

Da tutto ciò nasce la tentazione in parte legittima, di risolvere tutto per legge, introducendo la regolamentazione degli scioperi nei servizi pubblici prevista dalla Costituzione: tentazione, mi permetto di chiamarla così, se crediamo di poter uscire dai guai strutturali ed economici in cui stiamo, passando la patata bollente alla magistratura, che non ci potrà risolvere il problema; necessità, se noi vogliamo, invece, crearci, attraverso questa legge di regolamentazione degli scioperi, gli spazi di tempo e di metodo, attraverso la temporanea sospensione imposta con meccanismi di legge (spazi anche limitati nel tempo imposti dalla legge), per assumere, in questo modo, quei provvedimenti che, mentre sono in corso agitazioni violente e intrecciate, non si possono prendere o è difficile prendere.

Comunque, signor Presidente, noi abbiamo chiesto al Governo di dirci come intende oggi agire in materia di disciplina del diritto di sciopero, di riforme che in questo momento hanno difficoltà ad essere attuate per le cause che ho indicato, sia strutturali che finanziarie. Soprattutto vorrei sapere se — per quello che si legge e per quello che abbiamo saputo come anticipazione — nei provvedimenti governativi degli ultimi giorni ci sono i mezzi finanziari per poter affrontare in qualche modo il complesso dei problemi che in questo momento tengono così turbato l'intero settore dei trasporti, da quelli di terra, a quelli aerei, a quelli di mare.

S A P O R I T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A P O R I T O . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, non devo qui ricordare la gravità della situazione che si è determinata con gli scioperi in corso dei pubblici servizi fondamentali e di quelli relativi, in particolare, al trasporto urbano nella città di Roma dove ai disagi si accompagna una crescente esasperazione della cittadinanza già provata da un sistema di disservizi che ha raggiunto disgraziatamente punte di assoluta insopportabilità.

Non posso d'altra parte non ricordare gli sforzi che il Governo e le forze politiche stanno operando per dotare la collettività nazionale di strutture adeguate alle esigenze degli utenti; e ciò nel momento stesso in cui ripetute ed improvvise agitazioni, anzichè servire da stimolo a proseguire nello sforzo di intervento per il riassetto organico, normativo e finanziario del settore, agiscono al contrario in funzione frenante costringendo le forze politiche, il Governo, le stesse organizzazioni sindacali unitarie e le forze sociali ad uscire dalla situazione di indifferenza per lo studio e l'esame delle iniziative necessarie, per tentare di arginare una pratica di scioperi che ha spesso il significato di rivendicazioni corporative e settoriali ed il contenuto di proposte destabilizzanti ed inaccettabili politicamente sotto il profilo della compatibi-

lità con la situazione generale dell'economia travagliata del nostro paese.

Non è che non ci rendiamo conto, come è stato autorevolmente sostenuto e ricordato, che spesso gli scioperi sono un effetto e non una causa della conflittualità, nè siamo così ingenui da prospettare soluzioni decise dall'alto che avrebbero solo l'effetto di rendere ancora più difficile la situazione dei sindacati unitari che responsabilmente si sono assunti il ruolo di governo dello sviluppo economico del paese, anche pagando il prezzo di contestazioni interne che ne hanno indebolito la legittimità a rappresentare gli interessi generali delle categorie dei lavoratori. Al contrario, le preoccupate riflessioni che in questi giorni sta facendo la Democrazia cristiana sono precisamente in direzione di rafforzare tale responsabile rappresentatività evitando ogni affrettata e frettolosa soluzione del grave problema, rispettoso come è il nostro partito della necessità di garantire lo svolgersi delle autonomie nelle formazioni sociali incidenti nella nostra Costituzione e rivolte alla legittima soddisfazione degli interessi collettivi; tra queste ha per noi un valore essenziale ed irrinunciabile la « comunità del lavoro », che riveste un particolare compito nello sviluppo dell'indirizzo della democrazia sostanziale e che trova e ha trovato la sua più alta espressione nell'organizzazione sindacale prevista negli articoli 39 e 40 della Carta costituzionale.

Ma nonostante tutte queste riaffermate intenzioni dobbiamo, tuttavia, constatare che gli interventi di riassetto del settore dei trasporti non bastano e non sono considerati in tutta la loro portata riformatrice se dobbiamo assistere, come è avvenuto in questi giorni e come è avvenuto negli ultimi tempi, a scioperi nei trasporti aerei, marittimi, ferroviari, urbani, per l'agitazione di pochi, che non solo bloccano le strutture esistenti, ma minacciano anche le future strutture che Governo e Parlamento si sono determinati a creare per migliorare questi pubblici servizi. Di qui la necessità di avviare iniziative tanto più urgenti quanto più si va diffondendo la pratica di scioperi improvvisi e irrazionali, soprattutto nel settore dei servizi più delicati della vita della nostra comunità, dove

l'esercizio del diritto di sciopero deve svolgersi con modalità e garanzie più accentuate dato che tale esercizio incide su diritti fondamentali dei cittadini, anche essi costituzionalmente protetti.

Ma il problema non è solo giuridico ma anche e soprattutto politico, per le implicazioni che comporta, per il rischio che contiene di creare ulteriori divaricazioni nelle forze politiche tra loro e nei rapporti con le organizzazioni sindacali e sociali, per il significato che esso assume in questo delicato momento della vita delle nostre istituzioni in cui opera il pubblico potere, oggetto di tante critiche e contestazioni.

Onorevoli colleghi, abbiamo seguito con molta attenzione e con comprensibile interesse l'iniziativa di autoregolamentazione che le confederazioni sindacali hanno avviato, ma dobbiamo anche constatare che finora non si è pervenuti ad alcun risultato concreto. Ci rendiamo conto che il problema non è di facile soluzione per la sua complessità, ma anche per il particolare momento che attraversiamo. Le stesse potenzialità di autogoverno dei conflitti, infatti, soprattutto nel settore del trasporto e della salute sono fortemente influenzate in negativo dalla situazione economica in cui versano le categorie dei lavoratori.

Ciò che era facile alcuni anni fa oggi è più difficile e imporre in maniera semplicistica e senza le necessarie riflessioni ai sindacati forme di autodisciplina o di disciplina del diritto di sciopero potrebbe significare solo indebolire la forza stessa di tali organizzazioni. Di ciò ci dobbiamo rendere conto tutti, senza pretendere di scaricare sui sindacati tutto il peso delle tensioni sociali ed economiche che sappiamo trovare fondamento in altre cause ed in altri motivi di malessere, dovuto per molta parte ad uno sviluppo distorto della nostra economia, per correggere il quale sono necessarie gravi e dolorose iniziative, come testimoniano le vicende di questi giorni. Ci rendiamo conto di ciò, di fronte a tali situazioni, ma ci domandiamo anche se il Governo non ha delle proposte da avanzare. In caso negativo, in caso contrario, ciascuna forza politica deve esercitare il diritto-dovere di affrontare, sia pur con gra-

dualità e con le necessarie intese con le organizzazioni sindacali, il problema delle modalità e delle procedure con cui va esercitato il diritto di sciopero. Si tratta in fondo di non toccare il contenuto, la sostanza di questo diritto di libertà che è il diritto di sciopero, ma di creare un quadro generale in cui devono essere esercitati, con la garanzia della libertà e dei diritti soggettivi di tutte le categorie, i poteri che sostanziano il contenuto di un diritto fondamentale qual è il diritto di sciopero. La Democrazia cristiana è sensibile a tale problema; sta lavorando presso il Gruppo democristiano del Senato un « gruppo di lavoro » per esaminare tutti gli aspetti della problematica, nella consapevolezza che la soluzione che potrà essere adottata dovrà scaturire da un confronto serio tra tutte le forze politiche e, soprattutto, da un confronto costruttivo con tutti i sindacati. Ma non riteniamo utile rinunciare al nostro diritto di attenzione al problema e di proposta di soluzioni; ci ricordiamo ancora, e dobbiamo ricordarlo a tutti i colleghi, che fatti come gli scioperi nel pubblico trasporto possono determinare il cambio di ordinamenti e di regime politico. Non devo qui ricordare il caso del Cile. Si tratta di settori e problemi cui va riservata molta attenzione, nella consapevolezza che si tratta di grandi problemi; ma accanto a questi grandi problemi, onorevoli colleghi, ci sono dei piccoli problemi. Chi viaggia a Roma, nelle grandi città, sulle navi, sugli aerei, soprattutto nelle ferrovie, si accorge che le cose non vanno per piccole ma gravissime disfunzioni. Non si tratta di grandi problemi che toccano i principi costituzionali ma di piccoli problemi cui si può dare una risposta positiva e valida, assicurando una buona amministrazione.

Queste sono le cose che volevamo dire a proposito dell'argomento, confermando che la Democrazia cristiana non ha la pretesa da sola di dare soluzioni o addirittura di superare la posizione dei sindacati sul problema. Dobbiamo dichiarare, tuttavia, la nostra disponibilità ad esercitare il diritto-dovere di fare utili proposte da confrontare con quelle delle altre forze politiche per decisioni che sono urgenti in questo delicato momento della vita del nostro paese.

CROLLALANZA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROLLALANZA. Onorevoli colleghi, onorevole Presidente, ormai da parecchi mesi la nazione si trova in uno stato di permanente agitazione da parte delle organizzazioni sindacali nel settore dei trasporti pubblici ed in altri settori che, se non riguardano in modo particolare quelli che vengono definiti servizi pubblici, si riferiscono però a servizi altrettanto importanti che interessano vasti strati della popolazione; mi riferisco in modo particolare ai frequenti stati agitatori negli ospedali, cioè ad un settore del quale tutti possiamo aver bisogno, in determinate circostanze, per le esigenze della nostra vita quotidiana.

Nonostante il sussistere di questo stato permanente di scioperi, che giustamente provoca l'exasperazione delle popolazioni, specialmente nelle grandi città, nonché dei viaggiatori nazionali o stranieri che si avvalgono delle linee aeree, dei servizi marittimi e in genere di tutti gli altri servizi pubblici, da parte del Governo non si riesce ancora ad adottare provvedimenti adeguati per disciplinare una materia così importante, specialmente per quanto attiene ai mezzi di trasporto urbani. Infatti, quando questi si fermano, i danni che ne conseguono ricadono prevalentemente sui ceti meno abbienti, cioè sui lavoratori delle categorie più modeste, nonché su quelle del ceto medio, che hanno bisogno degli autobus o degli altri mezzi di trasporto pubblici per recarsi dalla periferia al centro, dai paesi vicini ai centri urbani dove lavorano.

Il Governo, per quanto riguarda l'impostazione del trasporto pubblico, che ha bisogno di una adeguata disciplina e di un inquadramento organico dei vari servizi, che spesso sono concorrenziali tra loro, è ancora inerte. Per quanto si riferisce alle organizzazioni sindacali esso manifesta inoltre delle incomprendimenti o, quel ch'è peggio, degli atteggiamenti addirittura partigiani nel valutare le varie agitazioni, favorendo quelle della triplice e trascurando o ignorando le altre.

Naturalmente tutto ciò costituisce una delle cause che non solo allontana la soluzione dei problemi, ma crea tra le stesse organizzazioni sindacali opposti e contrastanti atteggiamenti, durante gli scioperi. Infatti se sono promossi dalla triplice (abbiamo il caso recente dei trasporti pubblici a Roma) gli autonomi si guardano bene dall'aderirvi e si affrettano a mettere in servizio le vetture, a meno che il picchettaggio non glielo impedisca. Gli scioperi degli autonomi sono considerati selvaggi, mentre quelli della triplice sono riconosciuti legittimi in conformità a quanto la Costituzione consente.

Si dimentica, però, che sia l'articolo 39 che l'articolo 40 della Costituzione stabiliscono la possibilità di disciplinare per legge il settore dei servizi pubblici; ma fino ad oggi, a distanza di molti lustri dal varo della Costituzione, nessun Governo ha avuto il coraggio di prendere una decisione al riguardo.

Tutte le volte che si è profilata da parte del Governo la possibilità di dare esecuzione a una delle norme fondamentali della Costituzione, le organizzazioni sindacali si sono affrettate a dichiarare di essere pronte a regolamentare lo sciopero. È da qualche anno che si sente ripetere promesse di questo genere, ma fino ad oggi la regolamentazione è sempre venuta meno. È da aggiungere, per altro, che ove si giungesse a tale autoregolamentazione da parte della triplice sindacale, che oramai non rappresenta più la maggioranza dei lavoratori, appare assai dubbio che essa opererebbe *erga omnes* per le altre categorie dei sindacati autonomi e della Cisnal.

Ci sono dei colleghi i quali ancora si illudono che un'ulteriore sollecitazione alle organizzazioni sindacali possa finalmente indurle a concrete proposte di autoregolamentazione degli scioperi. Questi appelli, che partono prevalentemente da esponenti dei maggiori partiti, è assai dubbio che possano trovare effettiva rispondenza ed accoglimento e non diventino invece ancora un mezzo per prolungare all'infinito una situazione diventata ormai esasperante e le cui ripercussioni si manifestano in modo sempre più appariscente da parte delle popolazioni e con gravi conseguenze nel campo economico determinando guasti crescenti nella vita della nazione.

Allo stato delle cose, quindi, onorevole Ministro, ritengo che il Governo debba prendere il coraggio a due mani una buona volta e, dopo aver consultato tutte le organizzazioni sindacali attorno ad un tavolo — dico tutte e quindi non soltanto la triplice, ma anche gli autonomi e la Cisnal — e dopo avere ascoltato le eventuali proposte, così come il nostro Gruppo propone con l'interpellanza presentata, adempiere un obbligo che gli deriva dalla stessa Costituzione: disciplinare con legge lo sciopero dei più importanti servizi pubblici.

Non bisogna inoltre dimenticare che, oltre agli articoli 39 e 40, la Costituzione, ai fini della elevazione economica e sociale del lavoro ed in armonia con le esigenze della produzione, con l'articolo 46 riconosce il diritto dei lavoratori a collaborare, nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi, alla gestione delle aziende. Diminuendo quindi le cause di agitazione e di vertenza attraverso la partecipazione dei lavoratori alla gestione dell'azienda si possono risolvere più agevolmente alcune vertenze nel campo della contrattazione sindacale. È necessario che anche tale articolo trovi la regolamentazione per legge. (*Applausi dall'estrema destra*).

V I N C E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V I N C E L L I . Sono ormai chiaramente definite le direttive fondamentali di una politica dei trasporti nazionali nel nostro paese. Tali direttive tengono conto delle esperienze maturate e delle profonde revisioni critiche operate negli ultimi tempi a livello tecnico e politico e si possono così indicare: complementarietà dei vari comparti con eliminazione di assurde concorrenzialità; severi criteri di economicità di gestione; alto livello di tecnologia e professionalità; programmazione lungimirante e commisurata al progressivo sviluppo economico del paese e alla realtà europea. È opinione unanime che la politica dei trasporti non possa essere ulteriormente regolata da fattori contingenti, in un clima di improvvisazione e di strategie settoriali, come purtroppo si è verificato in passato. D'altro canto la crisi energetica che ha

assunto proporzioni incontrollabili impone di fatto un modello di trasporto assai diverso dal precedente. Ed è altrettanto unanimemente condiviso il concetto che tutte le componenti fondamentali di un simile modello concorrono in pari misura alla sua efficienza. Così una finalizzazione ottimale dei singoli comparti (utenza pendolare, trasporti urbani, eccetera) non è meno importante di una tecnologia di avanguardia applicata alle strutture, o di un personale idoneo per numero e qualità, nel contesto globale del problema « trasporti ». Si tratta in altri termini di accettare l'idea che un sistema così articolato, molteplice non può prescindere, in termini di operatività reale, dal concorso armonico di tutti i fattori cardine. Fuori da questa concezione il sistema dei trasporti perde irrimediabilmente i connotati della efficienza, della economicità e della competitività.

Governo e Parlamento, rispettivamente al livello di Ministero dei trasporti e di Commissioni competenti, tendono a conferire univocità e interezza al problema dei trasporti. E in questo ambito vanno considerati i recenti importanti provvedimenti, nel settore ferroviario e del trasporto aereo, approvati dal Parlamento. Ciò non vuol dire ovviamente che tutti i problemi sono stati risolti o stanno per essere risolti. Si vuole sottolineare piuttosto il preciso intendimento del Governo e del Parlamento di realizzare una politica dei trasporti moderna e adeguata alla nuova realtà sociale del paese.

Negli ultimi tempi si è dovuta registrare tuttavia nel settore dei trasporti una conflittualità esasperata, che ha costituito elemento negativo di non poco rilievo nella strategia globale della politica del settore. Le rivendicazioni a catena, non sempre motivate, gli effetti su una utenza-bersaglio sproporzionati rispetto al numero degli scioperanti e alla portata dei motivi dello sciopero, la frammentazione rivendicativa tra singole, piccole, categorie, hanno riproposto in Parlamento tra le forze politiche e presso l'opinione pubblica il problema della regolamentazione del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali.

Il settore dei trasporti è quello più colpito, dove si registrano i più gravi disagi per

la collettività e dove più è sentita l'opportunità di contenere entro i limiti ragionevoli di una conflittualità civile e accettabile una dialettica di confronto sindacale dilatata a dismisura.

Ed è urgente affrontare con proposte concrete questo problema proprio in considerazione delle peculiarità strutturali e operative del settore dei trasporti a cui mi riferivo prima.

L'interpellanza da me presentata vuole sottolineare la perentorietà di certe scelte non più differibili su questa materia!

La regolamentazione del diritto di sciopero nel settore dei trasporti dovrà essere un fatto acquisito in tempi brevi, se non si vuole compromettere l'esito di una politica riconosciuta da tutti come la più valida. Tale regolamentazione dovrà essere attuata valutando le varie proposte finora avanzate sull'argomento. Le indicazioni del dibattito politico in corso fanno pensare allo strumento legislativo come al più idoneo per disciplinare il diritto di sciopero, sebbene non debba essere in alcun modo sconosciuto il patrimonio di esperienze e proposte di autoregolamentazione delle forze sindacali. Appare certo in ogni caso che, indipendentemente dalle forme di attuazione della disciplina dell'uso di sciopero, essa avrà vigore se potrà anche diventare un fatto di responsabilità e di maturità della classe dei lavoratori protagonisti di scelte politiche in un settore così delicato e importante per la crescita civile ed economica del nostro paese.

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, risponderò anche per il collega Formica, a meno che non si renda necessaria una sua integrazione per gli aspetti che più specificatamente riguardano la materia dei trasporti.

Nel corso di una serie di riunioni tenute per l'esame della situazione determinatasi nel settore del trasporto urbano ed extraurbano, i rappresentanti della federazione unitaria autoferrotranvieri e la delegazione composta

dai rappresentanti della federazione trasporti ANAC, FENIT ed INTERSIND, hanno esposto le rispettive posizioni che possono così sintetizzarsi: « La federazione unitaria CGIL-CISL-UIL, anche a seguito delle agitazioni promosse dai comitati autonomi sulla base di richieste di aumento dell'ordine delle 200.000 mensili, ha chiesto un incremento salariale *pro capite* di lire 80.000. In compenso si è dichiarata disponibile a rinviare le trattative per i rinnovi integrativi aziendali, bloccati ai sensi dell'articolo 18 del contratto nazionale di lavoro 12 marzo 1980 fino al 31 dicembre 1981. La Federtrasporti ha affermato in proposito che trattasi di rivendicazioni extracontrattuali, avanzate in vigenza del contratto scadente il prossimo dicembre. Inoltre ha evidenziato che l'articolo 5-ter della legge 8 gennaio 1979 sulla finanza locale fa divieto, fino all'entrata in vigore della legge di riforma della municipalizzazione, agli enti locali territoriali e alle loro aziende municipalizzate, consortili o società per azioni a partecipazione maggioritaria degli enti locali, di approvare o stipulare accordi integrativi aziendali, che prevedano erogazioni economiche aggiuntive ai contratti nazionali di categoria, nonché accordi che trattino materia o istituti non espressamente demandati a tale sede dai contratti collettivi nazionali di lavoro delle categorie. Ha infine dichiarato che le aziende non sono in grado di sopportare l'onere delle richieste, considerato che i mezzi finanziari di cui dispongono non sono nemmeno sufficienti a coprire il fabbisogno dell'intero arco del 1981 ».

Volendo quantificare le richieste stesse, occorre rilevare che quelle dei comitati autonomi comporterebbero un onere complessivo di circa 700 miliardi, mentre le più contenute richieste dei sindacati confederali inciderebbero per una spesa complessiva di circa 270 miliardi. In ogni caso il maggiore onere finanziario, così come è avvenuto in occasione dei rinnovi dei precedenti contratti, qualunque ne sia la natura, dovrebbe far carico al Ministero del tesoro.

A tale riguardo va evidenziato che il rinnovo del vigente contratto ha comportato per tutto il triennio una spesa complessiva inferiore ai 500 miliardi. Ovviamente le predette

richieste e la loro possibilità di accoglimento vanno valutate nel quadro dei provvedimenti anticrisi varati dall'ultimo Consiglio dei ministri, cui faranno seguito una serie di iniziative tendenti a ridurre la spesa pubblica, iniziative fra le quali vanno ricomprese, oltre alle misure volte a contenere le spese del servizio sanitario e del sistema previdenziale, quelle dirette a contenere i trasferimenti di parte corrente alle regioni.

Il Governo ha altresì chiesto una responsabile riflessione alle categorie dell'impiego pubblico e parapubblico, che consenta nuove compatibilità finanziarie ai fini del decollo del piano triennale. Per riportare il paese agli andamenti economici dei *partners* comunitari, oltre agli interventi già adottati in campo monetario, occorre anche operare dal lato del contenimento della spesa pubblica.

Consequenziale a tali impostazioni è l'azione che deve svolgere in proposito il Ministero del lavoro. La vicenda economica del paese impone che si ritrovi una possibilità autonoma di valutazione, nell'ambito di un ministero, di tutte le richieste delle parti sociali, fornendo al Governo e a tali forze non uno strumento di pura mediazione, ma precisi riferimenti per una consapevole politica del lavoro intesa come asse portante della politica economica generale. Sul piano dei contenuti ciò significa coordinamento dell'intera politica contrattuale in collaborazione tra il Ministro del lavoro e i Ministri finanziari, quello della funzione pubblica e quelli di settore, in vista di armonizzare i contenuti in termini di compatibilità intersettoriale e nei confronti degli obiettivi di politica generale, e definizione di una politica del lavoro per la gestione dei contratti all'interno del settore privato globalmente considerato ove il Ministero esercita un ruolo politico necessario, garantendo la compatibilità delle richieste e dei rinnovi contrattuali con il quadro delle coerenze economiche assunte a livello di politica generale. Al fine di dare maggiore rilievo a questo ruolo del Ministero vanno previsti opportuni strumenti e adeguate procedure che regolino l'intervento istituzionale anche in prospettiva della prossima riapertura della stagione contrattuale. Senza intaccare l'autonomia contrattuale delle parti, il Mi-

nistero dovrà definire forme e condizioni del proprio intervento nelle diverse fasi di avvio della trattativa, di sviluppo della contrattazione, di applicazione dei contratti, al fine di contribuire, per la parte che gli compete, alla maggiore razionalizzazione dei rapporti contrattuali. Questo impegno specifico lo si intende collocare all'interno di un più generale disegno di approfondimento delle caratteristiche strutturali e delle modalità di funzionamento del sistema di relazioni industriali che evidenzia incongruenze accumulate nel tempo e largamente avvertite anche dalle parti sociali.

Ruolo e contenuti delle strutture contrattuali, durata dei rinnovi, ricerca di nuovi raccordi tra esigenze di uniformità e difformità negoziali, attivazione di norme atte a regolare i conflitti di lavoro, definizione istituzionalizzata di nuove forme di partecipazione del lavoratore alla gestione delle imprese e dei patrimoni costituiscono i temi sui quali il Ministero del lavoro intende sviluppare un'azione di stimolo e di iniziativa nei confronti delle parti sociali.

Gli onorevoli colleghi hanno anche chiesto di conoscere il pensiero del Governo sulla nuova ondata di scioperi che ha investito il comparto dei servizi pubblici, resa più grave dall'emergere di paradossali situazioni di concorrenza tra sindacati confederali e sindacati autonomi e che ha determinato la riproposizione con maggiore forza di quanto non fosse avvenuto in passato della complessa materia della regolamentazione dell'esercizio del diritto di sciopero.

Molte ragioni, in uno con le difficoltà di procedere all'articolazione tecnica di una soluzione legislativa che imponga limiti all'esercizio del diritto di sciopero, rappresentano la motivazione dell'opzione di massima che ho già avuto modo di esprimere per l'autoregolamentazione di categoria. Non è possibile tuttavia obliterare il dato di fatto che le forze sindacali non hanno fatto seguire determinazioni concrete alle molteplici sollecitazioni ricevute e alle stesse loro dichiarazioni di principio pur contenute in taluni contratti di categoria e ripetutamente intervenute nel senso dell'acquisizione della necessità di procedere all'adozione di codici di compor-

tamento tendenti a ridurre al minimo i disagi dei cittadini in occasione degli scioperi nei servizi pubblici di preminente interesse generale.

Vorrei aggiungere che a tale mancanza di concretezza ha fatto riscontro il ricorso indiscriminato all'azione diretta da parte di sindacati autonomi e addirittura di coalizioni occasionali che hanno spesso utilizzato l'arma dello sciopero per rivendicazioni prive di qualsiasi coerenza con il contesto economico in cui si inseriscono e in funzione di aperta concorrenza con l'azione dei sindacati confederali.

L'autoregolamentazione sindacale è circondata di ulteriori perplessità in ragione dei limiti di efficacia che le sono propri; qualunque sia la forma che essa possa assumere, dall'autoregolamentazione in senso proprio a quella pattizia, essa non potrà spiegare la propria efficacia oltre i lavoratori che aderiscono alle organizzazioni sindacali che l'abbiano autonomamente elaborata ovvero concordata con le contrapposte organizzazioni sindacali dei datori di lavoro. Di modo che essa, oltre ad essere istituzionalmente sprovvista di un pur minimo apparato sanzionatorio al di fuori dell'ordinamento sindacale, è destinata a non spiegare effetti nei confronti dei lavoratori che aderiscono ad altre associazioni sindacali ovvero non siano in alcun modo sindacalizzati. Indubbiamente si può pensare ad effetti imitativi indotti dai codici di autoregolamentazione nell'area dei non sindacalizzati ed anche a forme di penetrazione indiretta nell'ordinamento statuale di tali codici se le relative disposizioni dovessero essere assunte dai giudici a parametro della liceità civile dello sciopero. Ma è chiaro che si tratta di ipotesi la cui verifica potrà aver luogo solo ad avvenuta deliberazione delle norme di autoregolamentazione da parte delle associazioni sindacali.

La complessità della problematica che verte essenzialmente sulla effettività dei codici sindacali di comportamento ha indotto ad ipotizzare strumenti di sostegno dell'autoregolamentazione sindacale che si richiamino essenzialmente al precedente costituito dalla legge n. 741 del 1959 sull'esten-

sione *erga omnes* dei contratti collettivi di lavoro. Si sono manifestate reazioni prevalentemente negative basate su argomentazioni del tutto simili a quelle con cui la Corte costituzionale motivò a suo tempo la ritenuta illegittimità costituzionale della proroga della legge n. 741.

Ma è dubbio che tale precedente possa invocarsi in termini così stringenti dato che si verte in una ipotesi almeno formalmente diversa da quella dell'estensione *erga omnes*, per di più permanente o per lo meno tendenzialmente tale, dei contratti collettivi di lavoro con uno strumento diverso da quello costituzionalmente previsto.

Più fondatamente forse le perplessità di ordine costituzionale dovrebbero trovare la propria radice nel primo comma dell'articolo 39 della Costituzione che sanziona la libertà sindacale e quindi anche la libertà di autodeterminazione di tutte le associazioni sindacali. Questo medesimo principio inficierebbe probabilmente sia pure sotto una diversa angolazione la previsione legislativa di obblighi a contrarre su contenuti predeterminati per legge, mentre non vi sono preclusioni di ordine costituzionale alla adozione di una direttiva politica generale che comporti l'obbligo nelle pubbliche amministrazioni statali o non di subordinare la chiusura delle vertenze di lavoro nel settore pubblico allargato alla ricezione nei relativi contratti di norme di autoregolamentazione dello sciopero. Anche in questo caso peraltro non si possono dissimulare difficoltà concernenti l'effettività di tali norme al di fuori degli iscritti alle associazioni stipulanti quando, come tuttora avviene frequentemente pure nel settore pubblico allargato, il contratto costituisce la fonte diretta del regolamento del rapporto di lavoro.

Sempre nel quadro di un'azione generica di sostegno dei codici sindacali di autoregolamentazione appare lecito ipotizzare forme di incentivazione all'adozione di tali codici da attuarsi con disposizioni legislative che in qualche modo privilegino i sindacati che si siano dati un codice di comportamento relativo all'esercizio dello sciopero dei servizi pubblici. Anche in tal caso

tuttavia si tratta di ipotesi di lavoro che dovranno formare oggetto di attenta verifica in considerazione dell'evidente loro connessione con profili costituzionali di non sottovalutabile importanza.

Da queste considerazioni scaturisce innanzitutto un'esigenza di chiarezza riguardante il campo di applicazione di una eventuale iniziativa legislativa (esigenza che comporta la necessità di una elencazione tassativa dei servizi pubblici), mentre con particolare cautela andrà valutata la possibilità di utilizzo di formule residuali da applicarsi poi secondo il prudente apprezzamento — che rischierebbe di costituire la fonte del più imponente contenzioso — dell'operatore politico o del giudice.

Le medesime ragioni di fondo inducono ad una prefigurazione restrittiva del contenuto sostanziale dei limiti al diritto di sciopero anche se si può fin d'ora considerare in termini di assoluto favore l'imposizione con provvedimento dell'autorità di governo di un periodo di raffreddamento che consenta una attenta valutazione dei termini della controversia in modo da evitare che la trattativa si svolga nel clima assillante determinato dal ricorso talvolta precipitoso all'azione diretta.

Infine di particolare attenzione dovrà formare oggetto la predisposizione dell'apparato sanzionatorio a cui dovrebbe risultare estranea non soltanto la previsione di sanzioni penali, ma anche quella di sanzioni incidenti sul rapporto di lavoro con effetti di tipo risolutorio, non essendo neanche pensabile che ad un fenomeno di massa come lo sciopero si possa reagire con una raffica di licenziamenti la cui impraticabilità toglierebbe qualsiasi credibilità all'iniziativa del legislatore. Ritengo di avere accennato, sia pure sommariamente, a molte delle implicazioni costituzionali, politiche e sociali della problematica del diritto di sciopero, evidenziando l'esigenza che su tali argomenti il Governo promuova, come è mio preciso intendimento come Ministro del lavoro, la più ampia consultazione necessaria ad acquisire un altrettanto ampio arco di consensi nonchè di contributi da tutte le forze sociali e politiche. Il legislatore costituente

ha, per così dire, delegato al legislatore ordinario il problema in discussione. Occorre quindi che tutte le forze politiche che si riconoscono nello spirito e nei principi della Carta fondamentale dello Stato diano il loro contributo all'attuazione della norma costituzionale in modo da garantire che ciò avvenga in piena adesione e nel rispetto dei principi e cardini fondamentali dell'ordinamento della Repubblica.

M A S C I A D R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A S C I A D R I . Signor Presidente, egregi colleghi, complessivamente mi dichiaro soddisfatto della risposta che ha dato il ministro Foschi in rappresentanza anche del ministro dei trasporti Formica e sono consenziente anche per quanto riguarda le argomentazioni che ha sviluppato e alcuni abbozzi di proposte che mi pare abbia delineato nel suo dire. Debbo dichiarare che i problemi che rimangono però aperti sono sempre due: il primo è quello di garantire alla collettività nazionale la possibilità di fruire dei servizi pubblici, con particolare riferimento ai trasporti. Questo tanto più per il motivo che coloro i quali soffrono di più per gli scioperi selvaggi, per la mancanza di trasporti pubblici sia aerei, sia su rotaia, su strada, eccetera, sono indubbiamente i ceti meno abbienti. E' ben noto a tutti infatti che naturalmente l'abbiente non ha problemi da risolvere quando nella città di Roma o in un'altra grande città scioperano i conduttori dei tram o dei pulman. C'è semmai il problema dello intasamento delle città da affrontare, ma il problema fondamentale del trasporto è assicurato. Certo l'abbiente non ha neanche da affrontare il problema, che subito risolve, del trasporto aereo, quando ad esempio i piloti non solo minacciassero ma mettessero in atto uno sciopero di alcuni giorni, forse anche di una settimana, per ottenere degli incrementi salariali che nella situazione attuale del nostro paese sono assolutamente insostenibili in quanto altri mezzi di trasporto, quelli personali in particolare,

sostituirebbero efficacemente lo sciopero, selvaggio o meno, che viene portato a compimento, ma a danno, insisto, dei ceti meno abbienti. L'altro problema che sorge subito e che il Ministro ha affrontato è quello della salvaguardia, nel contempo, anche del diritto di sciopero, che il Gruppo socialista, nella sua lunga storia, non ha mai posto in discussione, ma nel quale ha sempre creduto nei buoni e nei cattivi tempi come arma fondamentale nelle mani di tutti i lavoratori per poter far progredire la società.

Il problema è far coincidere gli interessi della collettività nazionale, che ha diritto di essere difesa, e il diritto insostituibile, non certo cancellabile, di poter scioperare. Il problema è aggravato dalla presenza dei sindacati autonomi (mi spiace di aver poco tempo a disposizione e di non poter esaurire l'argomento) che spronano tutte le categorie e provocano, se non tutte, almeno molte categorie, a chiedere sempre di più; mettono le altre categorie in una situazione di corporativismo che è dannoso e rischia di diventare sovrano e di prendere sempre più fiato.

Le risposte da dare sono molto semplici. Io conosco, signor Ministro, le sue prese di posizione sulla stampa in merito al problema e posso capire le argomentazioni che ella qui e sui giornali ha sviluppato ma mi pare che al di fuori delle parole il problema si possa risolvere abbastanza semplicemente senza complicare le cose che già per loro natura sono complesse. La domanda che dobbiamo porci è la seguente: sono i sindacati in grado di provvedere alla autoregolamentazione e farla rispettare, darsi un codice di comportamento che valga *erga omnes*, che tuteli la collettività nazionale? Se la risposta è sì, il Gruppo socialista si dichiara per l'autoregolamentazione, ma se, per avventura, la risposta fosse no (cioè che non è possibile, anche per il pullulare di questi piccoli sindacati autonomi che puntano al corporativismo, che turbano la vita sindacale), perché andare a ricreare l'attuale situazione che è davanti agli occhi di tutti, ingigantendola forse anche? Allora non vi è che la strada di agire per forza di legge, trovando l'accordo fra i vari gruppi, non cer-

to con una legge liberticida che uccida lo sciopero, perché non ci troverebbe consenzienti. Se solo quello è possibile, allora siamo disponibili, come mi pare abbia detto il rappresentante del partito della Democrazia cristiana, in occasione della sua interpellanza, ad un discorso aperto tra i vari partiti sicchè, recependo in buona parte o in tutto i propositi esternati dalle principali organizzazioni sindacali in fatto di codici di comportamento e di autoregolazione, si possa regolamentare per legge lo sciopero in una materia così delicata come quella dei trasporti che ci vede tutti impegnati, soprattutto noi che qui rappresentiamo il popolo italiano, in un settore che non ha visto molto attento nella sua continuità, da 20 anni a questa parte, il Governo, un settore non esattamente a posto ed un poco trascurato, come ha già detto d'altra parte l'amico senatore Vincelli.

Faccio mie le sue considerazioni su quella politica dei trasporti che in passato è mancata e che mi auguro il ministro Formica, con il nostro concorso, abbia la possibilità di realizzare.

Debbo dire però che tutti gli sforzi che facciamo — e siamo appena reduci dall'aver deciso uno stanziamento di 12.500 miliardi, che non so che fine farà dopo quello che si è deciso alcuni giorni fa — per migliorare i vari settori del trasporto, compreso il settore del trasporto aereo che certamente si aspetta grandi miglioramenti, trattandosi di un mezzo di comunicazione non più di élite, ma di massa, tutti questi sforzi, ripeto, frangeranno sotto l'urto di scioperi selvaggi se in qualche modo non saranno regolamentati.

Con queste dichiarazioni aggiuntive mi dichiaro soddisfatto, nella certezza che avremo modo di parlare dell'argomento e di concluderlo, per quanto sia possibile esaurire un discorso di questo genere, in un breve volgere di tempo.

B O N A Z Z I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B O N A Z Z I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, più che insoddisfatti siamo

allarmati per le dichiarazioni del ministro Foschi. Un settore cruciale per la vita del paese è percorso da una agitazione, che ha aspetti difficilmente controllabili o incontrollati e coinvolge i lavoratori e le stesse organizzazioni sindacali che li rappresentano. Città come Roma e Milano sono state paralizzate per una giornata intera e potranno ancora esserlo.

Le ragioni di queste agitazioni coinvolgono direttamente gli intendimenti, le responsabilità, le decisioni del Governo ed ancora oggi dalle dichiarazioni del ministro Foschi non si riesce ad individuare una risposta che indichi una prospettiva di soluzione.

Vediamo come stanno le cose rapidamente, anche per mettere a fuoco una responsabilità che a noi pare diventi sempre più preminente, quella del ruolo che il Governo deve svolgere in questa materia. Da un lato i motivi delle agitazioni hanno — non si può negarlo — un fondamento obiettivo. Le retribuzioni di queste come di altre categorie nel 1980, per il ritmo dell'inflazione, hanno subito una effettiva e consistente erosione. La contingenza non copre più integralmente l'inflazione, se non fino ad una retribuzione che si aggira intorno alle 430-450 mila lire al mese, mentre le retribuzioni di questo settore si aggirano mediamente sulle 700-800 mila lire al mese, naturalmente con gli oneri riflessi.

F O S C H I , *ministro del lavoro e della previdenza sociale*. La media si aggira sul milione.

B O N A Z Z I . Le retribuzioni superiori subiscono una erosione reale maggiore. Si può poi discutere se è giusto — e in che misura — risarcire questa erosione in rapporto alle diverse categorie, ma non si può ignorare che questa erosione vi è stata e che quindi le richieste hanno una loro base obiettiva.

D'altro lato non vi è dubbio che, per la loro struttura, sia il settore del trasporto urbano ed extraurbano, al quale si riferisce particolarmente la nostra interpellanza, sia il settore del trasporto nel suo complesso richiedono un'opera non facile di riassetto e di integrazione che investe tut-

te le componenti (struttura, costi, retribuzioni, tariffe) e che anche le questioni che riguardano le retribuzioni possono essere affrontate in modo diverso in relazione a come si opera sul complesso del settore.

E allora la prima domanda che si doveva fare e sulla quale ci aspettavamo una risposta (perché qui sta anche la radice pericolosa, che non ci si può illudere di estirpare con provvedimenti autoritari, di forme incontrollate di sciopero, della difficoltà di praticare quelle regole di autolimitazione che le organizzazioni sindacali unitarie hanno già prescelto) era quali programmi ci sono, ma soprattutto come si opera in questo settore.

Ritengo pertanto che anche a questo proposito non si possa non partire dalla constatazione allarmata e grave di una inadempienza e di una mancanza di volontà che questo Governo sta dimostrando nel dare attuazione a quegli stessi principi di ristrutturazione e di riassetto che sono maturati nel corso degli anni e che si sono concretati in alcuni strumenti precisi: il piano integrativo delle ferrovie, la legge quadro per i trasporti, lo stesso piano triennale — mi consenta, onorevole Ministro, di richiamarlo — che dal comportamento del Governo in questa materia viene esplicitamente eluso. Uno dei principi ispiratori della filosofia del piano triennale, come risulta dalla bozza che ci è stata distribuita qualche mese fa, consisteva nella riduzione di alcuni settori di spesa pubblica al fine — sono le parole testuali — « di utilizzare gli spazi così creati per migliorare alcune prestazioni civili essenziali: casa, sanità, trasporti ». Ricordo poi che il fondo trasporti prevedeva un investimento iniziale di 600 miliardi nel 1981, divenuto poi di 450 miliardi con la correzione che è stata introdotta, per nuovi mezzi di trasporto e prevedeva un incremento del disavanzo delle aziende dei trasporti pari all'incremento della componente prezzi del prodotto interno lordo e cioè di poco più del 21 per cento. Che coerenza c'è tra queste proposte e la proposta che ci siamo visti presentare in sede di regolamentazione della finanza locale per il 1981, secondo la quale i disavanzi delle aziende

di trasporto avrebbero dovuto essere aumentati soltanto del 10 per cento sul preventivo 1980? Come si concilia questo dato con il riconosciuto ruolo dei trasporti, con la volontà di utilizzare spazi recuperati in altri settori per il suo sviluppo, con la volontà di dare attuazione a un incremento del trasporto urbano, che necessariamente determina anche maggiori spese e incrementi di disavanzi, quale quello contenuto nel fondo trasporti e con il riconoscimento che l'incremento del disavanzo dei trasporti deve seguire l'incremento della componente prezzi e, in sostanza, dell'inflazione?

E' di qui che nascono le strette che alimentano sfiducia, insoddisfazione, protesta incontrollata. E di qui che nasce la condizione insostenibile, provocata o per insipienza o per irresponsabilità, degli amministratori delle comunità locali che si trovano a fronteggiare richieste di cui sentono la giustificazione senza poter assumere decisioni, cercando invano dal Governo una risposta coerente con gli indirizzi che ho richiamato, coerente anche con una politica di contenimento della spesa pubblica quale si dovrebbe praticare.

Che cosa su questo punto dice il Governo? In quale misura sarà consentito incrementare per il 1981 le disponibilità delle aziende di trasporto? Se non si risolve questo problema tutto il meccanismo del fondo dei trasporti rischia di non funzionare. Gli aspetti più qualificanti, le ragioni di questo provvedimento, come lei sa, onorevole Ministro, consistono non soltanto nel fine di fare emergere e sanare i disavanzi delle aziende di trasporto, ma di avviare un processo di programmazione, di ristrutturazione delle aziende, agendo anche sulle tariffe e sui costi.

Ecco, onorevole Ministro, quello che noi avremmo preteso che ci rispondesse, e il fatto che, ancora una volta, abbia eluso la nostra domanda, non esime il Governo dal rispondere di fronte alla situazione in cui si trovano intere città.

Anche da qui — e concludo con questa considerazione — deriva la difficoltà di praticare criteri di autoregolamentazione degli scioperi, specialmente in questo settore.

Noi crediamo che sia interesse precipuo, primario delle organizzazioni sindacali, e della classe operaia nel suo complesso, darsi una regolamentazione dello sciopero per quanto riguarda i servizi essenziali e saperla praticare. In questo sforzo per parte nostra daremo un contributo; ma è responsabilità anche del Governo creare le condizioni perché si realizzi un processo di questo genere, che è difficile, che richiede soprattutto la capacità di impegnare, di convincere la coscienza di milioni di lavoratori della necessità di collegare l'esercizio di un loro diritto ad un processo di sviluppo in cui riconoscano anche i loro interessi. Allora sarà facile risolvere anche i problemi giuridici per dare efficacia generale di legge a norme che sono state prescelte e acquisite dalla coscienza operaia; altrimenti è illusorio pensare di potere controllare con mezzi coercitivi l'espressione di un disagio e di una insoddisfazione che derivano dal fatto che i problemi non vengono affrontati e che viene contraddetta un'aspirazione profonda di rinnovamento e di giustizia.

S A P O R I T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A P O R I T O . Signor Presidente, devo fare alcune osservazioni. Sono soddisfatto della relazione del Ministro e non credo che le accuse, i rilievi che venivano fatti in questo momento dal senatore Bonazzi possano trovare fondamento, perlomeno in questa sede nella quale si parla di altre cose, ma non specificatamente dei contenuti della politica del Governo nel settore dei trasporti.

Devo sottolineare che della relazione del Ministro ho apprezzato non tanto i fatti, le notizie che tutti conosciamo, relative alle rivendicazioni extracontrattuali, ma l'intendimento del Governo — se ho ben compreso — di unificare la sede di esame e di discussione di tutte le proposte e le rivendicazioni contrattuali, al fine di pervenire finalmente ad una visione d'insieme capace di portare la valutazione delle rivendicazioni ad un processo di armonizzazione con gli

obiettivi di settore e, soprattutto, con gli obiettivi di politica generale.

Ciò è positivo, perché significa comprendere finalmente che non si può andare avanti settorializzando anche la contrattazione. Forse bisogna ricordare — voglio farlo in questa sede — che esiste il disegno di legge quadro del pubblico impiego, che mi sembra essere la cornice giuridica essenziale per riportare ad un processo di unificazione tutte le esigenze di cui stiamo parlando. E', quindi, importante che una spinta venga anche dal Governo perché questa proposta possa essere finalmente definita nell'altro ramo del Parlamento, così come auspicava l'indirizzo politico espresso da questo ramo del Parlamento il 10 luglio 1980, a conclusione della discussione sul rapporto Giannini.

Mi auguro che possano operare positivamente gli ulteriori strumenti che il Governo ha annunciato di voler ricercare per unificare la sede di contrattazione e per controbilanciare quanto di negativo possa venire da tale sede unificata, anche attraverso la ricerca di forme nuove di partecipazione dei lavoratori alla gestione dei contratti; comunque bisognerà vedere quali sono i contenuti finali che si vorranno dare a queste indicazioni.

Devo notare che il Governo ha affrontato problematicamente la questione della disciplina del diritto di sciopero. E' la via giusta, in quanto pensare che si possano trovare soluzioni in pochi giorni significa fare della facile demagogia. Imporre soluzioni senza riflessione — come dicevo all'inizio — sarebbe una risposta politicamente non valida per i sindacati, dal momento che i motivi di crisi sono anche da ricercarsi in altre disfunzioni del nostro ordinamento costituzionale e istituzionale. La pubblica opinione potrebbe essere fortemente disorientata dal fatto che per la disciplina del diritto di sciopero, e comunque della funzione sindacale, si apprestano subito soluzioni, mentre da anni si discute della necessità di rivedere gli assetti istituzionali in cui si esercitano il pubblico potere e le pubbliche funzioni, senza riuscire a trovare alcuna soluzione. Soluzioni affrettate potreb-

bero significare un trattamento punitivo che si vuole fare alle organizzazioni sindacali. Certamente sono possibili molteplici soluzioni e su questo bisognerà confrontarci, ma con una riflessione: il diritto di sciopero sostanziava, sì, il contenuto della funzione di organizzazione sindacale, ma allorquando la funzione sindacale era limitata alle rivendicazioni di settore. Nel nostro ordinamento questa stessa funzione ha subito un processo di espansione ed oggi, in una posizione di parità con gli altri livelli di governo — Governo stesso, Parlamento — si pone come strumento di sintesi delle decisioni politiche necessarie. È chiaro che il diritto di sciopero non è soltanto un fatto di autotutela del sindacato ma diventa sicuramente un problema che interessa tutti i livelli che partecipano alla definizione delle sintesi politiche. E sotto questo aspetto io ritengo che, fermo rimanendo che la strada migliore è quella dell'autoregolamentazione, le forze politiche, il Governo e il Parlamento devono essere attenti ai processi in atto di riflessione che i sindacati stanno facendo, semmai intervenendo, la dove è utile intervenire, per determinare soluzioni che siano non soltanto largamente accettate ma che si rivelino anche efficaci successivamente.

Io mi rendo conto, signor Ministro, che in passato i sindacati avevano chiesto la regolamentazione del diritto di sciopero e ciò non fu accettato per i dubbi che le forze politiche e il Governo ebbero al momento, perchè la regolamentazione probabilmente finiva con il concedere molto di più di quanto in pratica i sindacati rappresentavano nella società 20 anni fa.

Mi rendo conto che adesso sono i sindacati che trovano difficoltà a vedere regolamentato il diritto di sciopero perché, qualunque sia la disciplina, probabilmente finirà col restringere gli spazi di presenza che i sindacati nel frattempo si sono conquistati con le lotte da 15 anni a questa parte. Anche di questa situazione psicologica le forze politiche, il Parlamento e il Governo devono rendersi conto e comunque utilizzare gli opportuni strumenti per assicurare una disponibilità all'approfondimento, in manie-

ra che si possa pervenire a delle soluzioni che non siano punitive per nessuno.

V I N C E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V I N C E L L I . Signor Presidente, prendo atto con soddisfazione della risposta che il Ministro del lavoro ci ha dato e voglio ricordare, in sede di replica, brevemente, che non a caso ho voluto citare alcuni interventi seri nel settore dei trasporti che costituiscono un onere notevole per la collettività nazionale. Si tratta del piano integrativo delle ferrovie dello Stato, della istituzione del fondo nazionale trasporti e di interventi minori. (*Interruzione dall'estrema sinistra*). Al quadro strategico di tutta questa impostazione razionale manca in questo momento la programmazione di un intervento serio perché la conflittualità con il personale finisca di essere un elemento penalizzante di tutto quello che abbiamo realizzato sul piano politico. Da ciò il suggerimento che io ho dato al Governo. Ed ecco perchè io accetto la tesi che il ministro Foschi qui ha riproposto questa sera.

Evidentemente occorre un momento di mediazione più attento, più serio e più severo ed occorre un ripensamento anche su quello che avviene nel campo retributivo nel mondo dei trasporti che è stato una delle cause non secondarie dello scatenarsi di agitazioni particolari e settoriali. Quando il ministro Foschi afferma che un punto fondamentale per dare ordine al diritto di sciopero è quello di chiedere il consenso dei lavoratori — l'ho già detto in sede di illustrazione della mia interpellanza — concordo pienamente con lui perché tutti quelli che oggi vanno cercando espedienti di carattere giuridico per renderlo impositivo dimenticano che nell'ordinamento giuridico italiano c'è già la precettazione. Sono perfettamente convinto che bisogna lasciar maturare questo problema raffreddando una situazione e adottando soluzioni che facciano prioritariamente leva sulla coscienza dei lavoratori che debbono accettare una regolamentazione al fine di porre termine ad

un clima di conflittualità che tante volte assume la caratteristica del fatto irresponsabile e, come ha detto il senatore Saporito, con gravi conseguenze di carattere politico.

Restiamo perciò in attesa, signor Presidente, di conoscere le linee orientative del Governo, confermando che per quanto riguarda la nostra parte politica questo tema è certamente all'attenzione per trovare soluzioni che siano nello spirito della Costituzione, che rispondano alle attese dell'opinione pubblica e che siano in linea con i principi di democrazia partecipativa a cui vogliamo ispirare la nostra azione.

C R O L L A L A N Z A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ho seguito con molta attenzione la replica dell'onorevole Ministro, ma ho tratto la convinzione che ella, onorevole Foschi, è uno di quei ministri che nutre fiducia: nel tempo, nella triplice sindacale! (*Interruzione del ministro Formica*). Vorrei che non avesse nuove disillusioni nel rinviare ancora la soluzione di un problema, che i sindacati non hanno interesse a disciplinare, ma che è angosciato ed esaspera veramente l'opinione pubblica, senza distinzione di sessi e di categorie. Comunque, convinti che sia fuori discussione il diritto da parte dei lavoratori di usare l'arma dello sciopero, poiché sarà molto difficile attendere dai loro dirigenti, in un limite di tempo ragionevole, la soluzione dell'autoregolamentazione di tale diritto, a nome del Movimento sociale italiano-Destra nazionale, dichiaro, onorevole Ministro, la nostra insoddisfazione per le dichiarazioni che ella ha fatto, e sostengo, con convinzione di causa, che la via maestra per evitare l'ulteriore aggravamento dello sfascio che caratterizza la vita economica e sociale della nazione è quella di adottare per legge, senza ulteriori indugi, da parte del Governo i provvedimenti all'uopo previsti dalla Costituzione; naturalmente dopo aver ascoltato collegialmente tutte le organizzazioni sindacali nonché

quelle dei datori di lavoro, in modo che il Governo adotti responsabilmente quei provvedimenti che oramai non sono più praticabili.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Libertini e di altri senatori. Se ne dia lettura.

M I T T E R D O R F E R , segretario:

LIBERTINI, MOLA, GUERRINI, LA PORTA. — *Al Ministro dei trasporti*. — Per conoscere:

se il Governo intende proseguire sulla via intrapresa per la costituzione di una società pubblica che garantisca l'occupazione dei lavoratori della ex « Itavia », i loro diritti e l'efficienza dei collegamenti aerei;

se sono escluse soluzioni ambigue che preluderebbero ad una riesumazione della vecchia società « Itavia », accollando allo Stato il peso di un fallimento privato e facendo permanere nel trasporto aereo gravi condizioni di precarietà ed incertezza;

se saranno superati i seri ritardi e le incertezze che hanno caratterizzato in tale vicenda l'azione del Governo stesso.

(3 - 01285)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

F O R M I C A , ministro dei trasporti. Per la soluzione dei problemi insorti in seguito alla crisi dell'Itavia dopo il dibattito svoltosi recentemente alla Camera e per dare immediato corso alle decisioni assunte in quella sede venerdì 13 marzo — giorno successivo alla conclusione del dibattito — è stata convocata, presso il Ministero dei trasporti, una riunione alla quale hanno partecipato le organizzazioni sindacali unitarie e rappresentanti dei Ministri del lavoro e delle partecipazioni statali, che erano stati delegati, dalla Presidenza del Consiglio, assieme al Ministero dei trasporti, ad affrontare i diversi problemi emersi a seguito della sospensione dell'attività da parte della società Itavia.

Era necessario verificare, dopo il dibattito alla Camera, il consenso dei sindacati sulle iniziative che dovevano essere assunte per il

ripristino dei collegamenti ex-Itavia entro il 10 aprile, mantenendo i livelli di occupazione e salvaguardando la professionalità dei dipendenti dell'Itavia (impiegati, operai e naviganti).

Dopo aver nuovamente verificato tutte le possibili ipotesi di soluzione, tra le quali il subentro del gruppo Alitalia nella società Itavia, il commissariamento della stessa società Itavia, l'assorbimento del personale Itavia nell'ambito della società Alitalia, le organizzazioni sindacali hanno confermato che l'unica soluzione atta ad assicurare una corretta gestione industriale ed economico-finanziaria e a garantire i livelli di occupazione era quella della costituzione di una nuova società a prevalente capitale pubblico sulla quale, d'altra parte, si era già pronunciato favorevolmente l'IRI.

Il Ministero delle partecipazioni statali ha quindi confermato l'autorizzazione alla costituzione della nuova società e si è anche impegnato a che le procedure di attivazione della società stessa siano svolte nei tempi più ristretti, avviando anche la soluzione dei problemi tecnico-finanziari nell'ambito dei provvedimenti allo studio per i fondi di dotazione dell'IRI per il triennio 1981-83. Al momento attuale risulta che sono già stati costituiti gli organi sociali della nuova società; si chiama Aermediterranea ed è stato già sottoposto in questi giorni all'IRI il piano finanziario. Credo che l'IRI lo discuterà nei prossimi giorni.

Per quanto concerne la specifica competenza del Ministero dei trasporti, confermata la decadenza delle concessioni alla società Itavia, sono state già avviate le procedure per la riassegnazione dei collegamenti dismessi dall'Itavia alla nuova società, all'Alisarda e all'ATI, nell'ambito di una politica complessiva, anche se non definitiva, di riassetto delle concessioni secondo quanto stabilito dal voto della Camera. Detti servizi saranno così distribuiti tra le tre società:

alla nuova società: Roma - Bologna, Roma - Lamezia, Roma - Bergamo, Roma - Reggio Calabria, Bologna - Palermo, Milano - Lamezia, Milano - Lamezia - Palermo, Milano - Reggio Calabria, Milano - Ancona, Milano - Pescara, Milano - Ancona - Pescara,

alla società Alisarda: Bologna - Cagliari, Pisa - Cagliari, Bologna - Pisa - Cagliari, Bologna - Catania,

alla società ATI: Roma - Verona, Roma - Pisa - Verona.

Il gruppo Alitalia — per la nuova società e per l'ATI — e l'Alisarda, già interpellati, si sono dichiarati disponibili ad assumere la concessione dei suddetti servizi.

Frattanto, allo scopo di garantire al personale rimasto senza salario dal dicembre un minimo di retribuzione, su iniziativa del Ministero del lavoro, il CIPI ha già deliberato l'applicazione della cassa integrazione guadagni straordinaria per tutto il personale dell'Itavia a partire dal dicembre 1980. Nel corso della settimana passata sono già state tenute alcune riunioni con le organizzazioni sindacali presso il Ministero del lavoro per mettere a punto i necessari provvedimenti tecnico-amministrativi e per accelerarne l'iter burocratico.

Per quanto riguarda il ripristino dei collegamenti sospesi dall'Itavia, fermi restando i tempi tecnici per l'entrata in funzione a regime della nuova società e per l'addestramento degli equipaggi, è in corso una positiva verifica per consentire una loro graduale attivazione a partire dal prossimo mese di aprile, ricorrendo alle risorse attualmente disponibili dell'Alitalia, dell'ATI e dell'Alisarda.

G U E R R I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G U E R R I N I . Signor Presidente, signor Ministro, colleghi senatori, desidero marcare il fatto che noi comunisti siamo d'accordo per la costituzione di questa nuova società, anzi abbiamo concorso, per parte nostra, a realizzare quella serie di consensi che possono dare a questa compagnia credibilità e prospettive. Il fatto è che vogliamo, insieme a questa conferma di orientamento peraltro già espressa anche in altre occasioni, che sia estremamente chiaro (opinioni diverse, anche contrapposte, acute divisioni all'interno del partito di maggioranza, tra le forze politiche e dentro il Governo, si sono pur manifestate) che noi comunisti saremo

vigilanti e ci batteremo fino in fondo per rifiutare ogni ipotesi di salvataggio, purchè sia, camuffato della vecchia società Itavia e degli imprenditori — si fa per dire — che la presiedevano e la dirigevano.

Riteniamo che la questione debba essere tenuta presente a futura memoria da parte di coloro che, magari dall'interno della vecchia società, potevano vantare le più alte amicizie possibili in questo Governo e, con buona pace anche dell'onorevole Robaldo, si deve affermare con forza che il danaro pubblico va impiegato diversamente rispetto a certi desideri e ad una non gloriosa tradizione che riguarda il passato e talvolta anche il presente del nostro paese.

Non voglio dilungarmi nella narrazione di scandali, di traghetti, di insabbiamenti che non fanno parte di questa discussione. Noi pensiamo che un taglio netto con la vecchia società metta al riparo chiunque dal percorrere vecchie strade che hanno portato a situazioni difficili nel rapporto tra l'opinione pubblica e le istituzioni del nostro paese. Vorrei fosse tenuto presente intanto che noi comunisti non possiamo accettare che, per i contrasti esistenti nel Governo, nella Democrazia cristiana e nella maggioranza, i lavoratori siano tenuti a bagno maria rispetto alla soluzione, attraverso una serie di procedure che non trovano mai una conclusione, e che i voli siano fermi, creando i disagi che tutti conoscono. Infine, per le parole, per l'impegno che il Ministro ha svolto in questa direzione, potrei dichiararmi ampiamente soddisfatto, ma il Governo, la maggioranza e il quadro entro cui il Ministro ha operato e opera lasciano aperte tante perplessità e tanti dubbi, per cui la mia soddisfazione non può essere espressa nei confronti di questa risposta che vuole essere costruttiva da parte del Ministro.

CALDORO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALDORO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Chiedo al senatore Gozzini un breve rinvio per la risposta all'interroga-

zione 3 - 00953 da lui presentata, dato che abbiamo bisogno di ulteriori approfondimenti da parte della direzione aziendale.

GOZZINI. L'interrogazione è stata presentata da quattro mesi.

CALDORO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Abbiamo bisogno di altro tempo, per dare una risposta più puntuale, come è nostro dovere.

PRESIDENTE. Prendiamo atto di questa richiesta, con la speranza che la soluzione sia trovata in tempi abbastanza brevi.

CALDORO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. La ringrazio e mi faccio carico di questa raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Saporito. Se ne dia lettura.

MITTENDORFER, *segretario*:

SAPORITO. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'interno*. — Premesso che l'entrata in funzione della linea A della metropolitana nella città Capitale, che è il compimento di un impegno assunto dalle forze politiche a Roma, costituisce un fattore essenziale per la risoluzione dei problemi del traffico;

considerato che tale fattore, per svolgere la funzione di riequilibrio nell'insopportabile situazione del traffico della Capitale, necessita di momenti di coordinamento con il preesistente sistema in vigore;

tenuto conto che i problemi di Roma hanno rilevanza ed implicazione nazionali, potendo creare tensioni sociali pericolose,

l'interrogante chiede di sapere se il Governo non ritenga di dover intervenire, nel rispetto delle competenze costituzionali assegnate alle autonomie regionali e locali, affinché vengano realizzati interventi ed attuati provvedimenti di raccordo in maniera che si possa pervenire ad un riordino del sistema generale, urbano ed extra-urbano, del trasporto che venga incontro alle esigenze, ai bisogni ed alle necessità degli abitanti

dei diversi quartieri di Roma, alcuni dei quali, come hanno segnalato ripetutamente i quotidiani della Capitale, hanno visto addirittura peggiorata la possibilità di collegamento con i posti di lavoro e con il centro cittadino in seguito all'entrata in funzione della nuova linea della metropolitana.

In particolare, l'interrogante segnala:

a) la situazione di insopportabile disagio in cui si trovano i lavoratori pendolari di Ostia e di Acilia per il mancato raccordo tra la linea Termini-Lido di Ostia e la nuova linea della metropolitana;

b) il disagio degli abitanti del quartiere Torpignattara, i quali, con l'entrata in funzione della nuova tratta della metropolitana, hanno visto abolita la linea 511 dell'ATAC, sicchè tutti i cittadini residenti nei quartieri limitrofi al territorio della X Circoscrizione oggi impiegano circa due ore (contro un'ora in precedenza) per raggiungere i posti di lavoro (una petizione popolare sottoscritta da circa 2.000 persone ha chiesto, al riguardo, il ripristino della linea 511 dell'ATAC);

c) il disagio, anche di ordine economico, che sono costretti a sopportare i cittadini di Casalpalocco, Axa e zone limitrofe, costretti ad utilizzare le linee ACOTRAL e la metropolitana a prezzi che, non essendo raccordati, sono a livelli di insopportabilità;

d) la situazione precaria dei romani e dei pendolari residenti nei comuni limitrofi che utilizzano le autolinee provenienti dalle vie Appia, Anagnina e Tuscolana, i quali, nei giorni scorsi, hanno addirittura bloccato la via Appia per segnalare la necessità di urgenti provvedimenti in ordine ai previsti attestamenti degli autobus nel piazzale di Cinecittà, che, secondo la disciplina introdotta, comportano intollerabili trasbordi a causa della metropolitana.

In relazione a quanto sopra ed anche con riferimento alle lamentele sollevate dai comitati di quartiere, dalle associazioni di categoria e dalle forze politiche e sociali di altri quartieri e zone della Capitale, l'interrogante chiede di conoscere quali orientamenti il Governo ritiene di suggerire alle competenti autorità e quali iniziative intende adottare, nell'ambito delle proprie com-

petenze in materia, per venire incontro alle esigenze della cittadinanza di Roma.

(3 - 01301)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

C A L D O R O , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si risponde anche a nome del Ministro dell'interno.

Si ritiene che la situazione di disagio manifestata dalla cittadinanza romana a seguito delle innovazioni introdotte nel sistema dei trasporti di superficie con l'entrata in servizio della linea « A » della metropolitana di Roma, possa considerarsi senz'altro risolta dopo un'attenta valutazione delle risultanze del primo anno di esercizio.

Bisogna, peraltro, evidenziare che proprio per la razionalizzazione del sistema di trasporto cittadino sono state introdotte modifiche radicali agli orientamenti fin qui seguiti nella gestione del trasporto pubblico, tendendo, ovunque possibile, all'integrazione spinta dei vari modi di trasporto.

L'attestamento degli autobus extraurbani dell'ACOTRAL provenienti dalle vie consolari Appia, Tuscolana e Anagnina a Cinecittà e degli stessi autobus provenienti dal settore Aurelio a Viale Giulio Cesare, in corrispondenza delle stazioni estreme della metropolitana, rappresenta il più evidente esempio di attuazione di tale provvedimento.

Nel prossimo futuro, attrezzando adeguatamente le aree di interscambio nodale, si cercherà di agevolare al massimo il trasbordo dei passeggeri da un mezzo all'altro minimizzando le perdite di tempo.

Con l'attestamento degli autobus extraurbani alla periferia della città si è conseguita una maggiore disponibilità di mezzi che ha permesso all'ACOTRAL di migliorare sensibilmente il trasporto fra Roma ed il suo *hinterland*.

Analoghi benefici ha conseguito l'ATAC dall'abolizione delle linee lungo la direttrice servita dalla metropolitana; i mezzi disponibili sono stati destinati a migliorare il servizio sulle linee di collegamento degli insediamenti periferici con il centro urbano.

La stampa cittadina, nei giorni successivi all'inaugurazione della linea « A » della metropolitana, aveva dato notizia dei disagi avvertiti dai lavoratori pendolari di Ostia e di Acilia, dagli abitanti del quartiere Torpignattara e dai pendolari che utilizzano le autolinee provenienti dalle vie Appia, Anagnina e Tuscolana.

Per ovviare alle difficili condizioni degli abitanti di tali quartieri vennero indette una serie di riunioni, cui parteciparono rappresentanti della regione, del comune e delle due aziende concessionarie dei trasporti pubblici urbani ed extraurbani, ATAC e ACOTRAL.

Nel corso di tali riunioni, venne compiuto un esame generale della nuova situazione venutasi a creare a seguito della soppressione di alcune linee di superficie dell'ATAC.

Per quanto concerne, in particolare, il problema del libero transito in ambedue le linee della metropolitana da parte degli utenti della linea Termini-Lido di Ostia, il consiglio di amministrazione dell'ACOTRAL e l'assessorato della XIV ripartizione traffico del comune di Roma, fin dal 10 marzo 1980, concessero la facoltà ai possessori di « abbonamento mensile » della linea Ostia Lido-Termini di usufruire, senza ulteriori spese, di entrambe le linee della metropolitana.

Per quanto concerne poi la soppressione delle linee 511, 512, 513, 514 e 515, che collegavano il quartiere Tuscolano con il centro, si rende noto che l'abolizione di tali servizi di superficie è stata conseguenza diretta dell'entrata in funzione della linea « A » della metropolitana, che svolge, con maggiore celerità, lo stesso servizio.

Si precisa, altresì, che la zona di Torpignattara è collegata con i quartieri Tuscolano e Prenestino dalla linea 409 dell'ATAC.

Circa poi la situazione precaria dei romani e dei pendolari residenti nei comuni limitrofi che utilizzano le autolinee provenienti dalle vie Appia, Anagnina e Tuscolana, l'ACOTRAL, dopo avere esaminato alcune richieste specifiche, ha ripristinato due collegamenti da Velletri e da Rocca Priora con l'Eur ed ha provveduto ad aumentare il numero delle corse, dopo l'assegnazione all'azienda di cento autobus nuovi.

Inoltre, da parte dell'ATAC, si è provveduto ai miglioramenti dei servizi urbani interessanti la tratta tra Capannelle e largo dei Colli Albani.

Per quanto concerne, infine, il collegamento tra le zone di Casalpalocco, di Axa e dintorni con l'Eur, il relativo servizio, secondo le competenze assegnate dal comune di Roma, viene effettuato dall'ACOTRAL.

Non si è mancato di interessare i competenti organi regionali e comunali, affinché la richiesta dei relativi utenti, tendente ad ottenere il collegamento Axa-Roma a tariffa meno elevata, venga esaminata con maggiore attenzione.

S A P O R I T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S A P O R I T O . Sono soddisfatto della risposta che il Sottosegretario ha dato sui diversi punti dell'interrogazione. Volevo soltanto pregare il Governo di esercitare i compiti istituzionali di indirizzo nei confronti delle autonomie locali e regionali per assicurare appunto l'azione di coordinamento che in questa materia è necessaria, altrimenti si hanno insopportabili disagi per la popolazione della città.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Libertini e di altri senatori. Se ne dia lettura.

M I T T E R D O R F E R , segretario:

LIBERTINI, OTTAVIANI, GUERRINI, MOLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti.* — Per essere informati sul progetto di collegamento ferroviario tra l'aeroporto «Leonardo da Vinci» di Fiumicino e la città di Roma, e sui tempi necessari per la sua attuazione.

Considerato:

1) che la stazione di Porto della linea ferroviaria Roma-Fiumicino, attualmente elettrificata ed a doppio binario, è già ubicata in prossimità dell'aerostazione, per cui il nuovo tracciato dovrebbe essere di non più di 2.000 metri;

2) che i tempi previsti nella convenzione tra società AR e Ferrovie dello Stato sono di oltre 360 giorni per la semplice stesura ed approvazione del progetto di tale tracciato;

3) che il quadruplicamento del tratto Roma-Ostiense Roma-Trastevere, finanziato dal piano integrativo e parte integrante del suddetto collegamento ferroviario, manca ancora di progettazione da parte delle Ferrovie dello Stato;

4) che il collegamento in galleria pedonale tra la stazione delle Ferrovie dello Stato di Roma-Ostiense e la stazione Piramide della metropolitana non risulta ancora nè progettato nè finanziato;

5) che nell'estrema frammentazione di competenze (Ferrovie dello Stato, società AR, comune di Roma, ACOTRAL, eccetera) non si intende dare vita ad un organismo di coordinamento che gestisca, in una visione organica e globale, il problema del collegamento ferroviario;

6) che l'attuale servizio pubblico con autobus è insoddisfacente per la frequenza delle corse e gli eccessivi tempi di percorrenza e che i costi delle autovetture pubbliche hanno raggiunto livelli intollerabili (intorno al 50 per cento del costo medio di un viaggio aereo su relazioni interne);

7) che da una riduzione del tempo di percorrenza e dei costi terminali trarrebbe vantaggio l'economia complessiva del trasporto aereo e che, in tale ottica, dagli enti locali sono stati fatti notevoli investimenti per agevolare il collegamento con i centri metropolitani, in quasi tutti gli aeroporti italiani, che hanno su Roma il maggior numero di servizi interni,

gli interroganti chiedono di conoscere quali misure ordinarie ed eccezionali il Governo intenda assumere per avviare a soluzione in tempi rapidi l'attivazione completa del suddetto collegamento ferroviario.

(3 - 01303)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

C A L D O R O , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si risponde anche per delega del Presidente del Consiglio dei ministri.

Il collegamento ferroviario di Roma con l'aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Fiumicino è questione da tempo dibattuta.

Infatti, fin dal 1973 un'apposita commissione interministeriale, presieduta da un sottosegretario del Ministero dei trasporti e composta da funzionari delle quattro direzioni generali del Ministero dei trasporti, da funzionari del Ministero dei lavori pubblici e da rappresentanti della regione Lazio e del comune di Roma, ritenne valida la soluzione di collegamento che prevede essenzialmente i seguenti gruppi di opere principali:

a) realizzazione del nuovo itinerario della linea di Pisa fra le stazioni di Maccarese e Roma S. Pietro e potenziamento del tratto esistente fra le stazioni di Roma S. Pietro e Roma Trastevere;

b) adeguamento dell'esistente linea delle ferrovie dello Stato Fiumicino-Porto-Roma Ostiense;

c) costruzione di un ramo ferroviario di penetrazione nella zona aeroportuale dalla stazione di Porto, della suddetta linea, alle aerostazioni dell'aeroporto di Fiumicino.

Come è noto, trattasi di intervento molto complesso, che ha richiesto il raggiungimento dei necessari accordi fra i vari organi interessati.

Per quanto concerne i lavori relativi al nuovo itinerario fra le stazioni di Maccarese e Roma S. Pietro, essi sono di competenza del Ministero dei lavori pubblici (Ispettorato nuove costruzioni ferroviarie). Di tale itinerario il tratto da Maccarese alla nuova galleria Aurelia, la cui sede è già da molto tempo costruita, deve essere ancora completato dal citato Ministero, che ha in corso i lavori di costruzione del previsto nuovo ramo di collegamento in sotterranea dalla suddetta galleria alla stazione di Roma S. Pietro.

A completamento di tale itinerario, le ferrovie dello Stato hanno previsto il potenziamento fra le stazioni di S. Pietro e di Trastevere, consistente essenzialmente nella costruzione di una nuova galleria a doppio binario e nell'elettrificazione del tratto.

Al riguardo è stata appaltata dalle ferrovie dello Stato ed è in corso una prima fase di

lavori comprendente la costruzione della suddetta galleria.

In merito ai lavori di adeguamento dell'esistente linea delle ferrovie dello Stato Fiumicino-Porto-Roma Ostiense, l'Azienda delle ferrovie dello Stato ha già provveduto alla costruzione delle opere sostitutive occorrenti per la soppressione dei passaggi a livello (in relazione alla quale il comune di Roma ha già avviato i lavori di propria competenza per la sistemazione dei raccordi stradali) e alla posa del blocco automatico nel tratto da Trastevere a Ponte Galeria.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato ha anche avviato i lavori relativi al raddoppio della sede dei binari esistenti nel tratto Roma Trastevere-Roma Ostiense ed al riguardo sono stati appaltati e sono già in corso i lavori di costruzione di un nuovo ponte sul Tevere a tre binari.

Inoltre, nella stazione Ostiense è stata da tempo realizzata una prima fase dei lavori di sistemazione interna, quali l'adeguamento di binari, la costruzione di un nuovo marciapiede ed il prolungamento dell'attuale sottopassaggio viaggiatori.

La parte di competenza dell'Azienda delle ferrovie dello Stato del previsto collegamento pedonale d'interscambio fra la suddetta stazione, il piazzale esterno e la stazione metropolitana di Piramide deve ovviamente essere armonizzata con quella interessante la stazione della metropolitana ed a carico dell'ACOTRAL, con la quale sono tuttora in corso trattative per concordare le caratteristiche tecniche.

Per quel che si riferisce, infine, alla realizzazione di un ramo ferroviario di penetrazione nel sedime aeroportuale, il problema è stato oggetto di esame e di approfondimento in una serie di riunioni, tenutesi presso il Ministero dei trasporti con le varie amministrazioni ed enti interessati (aviazione civile, direzione generale del coordinamento, ferrovie dello Stato, Ministero dei lavori pubblici, soprintendenza, regione Lazio, comune di Roma, società aeroporti di Roma, ACOTRAL).

Nel luglio 1979, venne concordato il tracciato di massima di tale allacciamento, per la cui realizzazione è stato previsto apposito

stanziamento di 15 miliardi di lire nel programma integrativo di interventi sulla rete ferroviaria dello Stato, approvato con legge 12 febbraio 1981, la famosa legge n. 17.

Poichè la realizzazione di tale progetto comporta notevoli implicazioni con le infrastrutture esistenti o previste nei piani di sviluppo dell'aeroporto stesso, con particolare riferimento alla viabilità ed ai vari impianti tecnologici ivi esistenti, si è convenuto di affidare la progettazione dell'allacciamento ferroviario alla società aeroporti di Roma (società che gestisce l'aeroporto di Fiumicino) mediante la stipula di apposita convenzione.

La relativa proposta è stata approvata con decreto ministeriale del 22 dicembre 1980, n. 2917 e la società aeroporti di Roma ha già avviato la progettazione stessa.

Nella citata convenzione sono previsti 90 e 150 giorni dalla data di approvazione della convenzione stessa, rispettivamente per la presentazione del progetto di massima e del progetto esecutivo dell'allacciamento ferroviario in questione; naturalmente, a tali tempi vanno aggiunti quelli relativi alle approvazioni dei suddetti progetti da parte delle ferrovie dello Stato, nonché quelli occorrenti per l'ottenimento, sui progetti stessi, dei necessari benestare da parte degli enti interessati.

Orbene, mentre i tempi per le approvazioni di competenza dell'azienda ferroviaria potranno essere contenuti (la convenzione prevede al riguardo termini massimi di 120 giorni), non sono al momento prevedibili i tempi che occorreranno per l'ottenimento dei benestare dai citati enti.

Si fa infine presente che, in data 15 gennaio corrente anno, presso la direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento si è tenuta una riunione per il coordinamento delle iniziative in corso.

Alla riunione, cui ha presenziato l'assessore regionale ai trasporti Di Segni, hanno partecipato tutti gli enti interessati alla realizzazione del collegamento ferroviario in questione, e cioè la società aeroporti di Roma, l'Azienda delle ferrovie dello Stato, il comune di Roma, il Consorzio regionale dei trasporti del Lazio, l'ACOTRAL e l'ATAC, nonché funzionari del Ministero dei trasporti.

L'obiettivo dell'incontro è stato quello di sottoporre a verifica l'esecuzione degli adempimenti amministrativi e progettuali connessi con la realizzazione dell'opera.

In tale riunione, tra l'altro, è stata sottolineata l'esigenza di procedere ad una integrazione dei servizi su ferro e su gomma per l'aeroporto di Fiumicino, in attesa di realizzare il collegamento diretto. A tale scopo i rappresentanti della circoscrizione comunale di Fiumicino hanno posto l'esigenza di intensificare il servizio ferroviario per consentire un collegamento più puntuale con Roma parzialmente sostitutivo dei servizi su gomma.

Si danno, comunque, assicurazioni che, come d'altra parte è stato fatto fino ad oggi, non si mancherà di seguire e coordinare costantemente tutti gli adempimenti previsti fino al completamento dell'opera.

M O L A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* M O L A . Signor Presidente, onorevole Ministro, non ho alcuna difficoltà a riconoscere che è stato avviato un certo processo di progettazione e coordinamento tra i vari enti interessati all'edificazione dell'opera di collegamento ferroviario fra l'aeroporto di Fiumicino e la città di Roma. Inoltre è stato dato avvio anche all'esecuzione di alcuni lavori.

Dalla risposta complessiva ricevuta dal sottosegretario Caldoro ho ricavato l'impressione che questo problema, che come egli stesso ha ammesso si dibatte fin dal 1973, difficilmente potrà trovare una conclusione in tempi ragionevolmente brevi. Soprattutto mi ha lasciato molto perplesso il discorso fatto dall'onorevole Caldoro circa i tempi. Vi sono dei tempi cosiddetti imprevedibili, che evidentemente saranno lunghissimi, per il benessere, le autorizzazioni e via dicendo. Vi sono poi tempi cosiddetti prevedibili, per i quali sono fissate scadenze abbastanza lunghe rispetto alle esigenze strettamente necessarie per compiere i lavori di progettazione, di esecuzione e via dicendo. Mi rendo conto che si tratta di un progetto abbastanza complesso, che richiede l'intervento di una serie di enti

interessati, ma appunto per questo nell'interrogazione avevamo chiesto di sapere quali misure ordinarie o eccezionali il Governo intendesse assumere per avviare a soluzione in tempi rapidi l'attivazione completa del suddetto collegamento ferroviario. In modo particolare avevamo chiesto, di fronte alla estrema frammentazione di competenze (Ferrovie dello Stato, società aeroporti di Roma, comune di Roma, ACOTRAL eccetera), se non si intendesse dare vita ad un organismo di coordinamento che gestisca in una visione organica e globale il problema del collegamento ferroviario tra l'aeroporto Leonardo da Vinci e la città di Roma.

Ora — ripeto — pur avendo ricevuto delle assicurazioni ed avendo constatato che è stato avviato un certo lavoro, rimangono in me notevoli perplessità per la lunghezza dei tempi che si prevedono per la realizzazione dell'opera; noto che non vi è uno sforzo del Governo sufficiente e adeguato all'esigenza di recuperare i ritardi accumulati e di concludere presto l'opera di collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Fiumicino e la città di Roma.

Per questi motivi, pur riconoscendo alcuni elementi positivi nella risposta dell'onorevole Caldoro, mi dichiaro insoddisfatto.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Guerrini e di altri senatori. Se ne dia lettura.

M I T T E R D O R F E R , segretario:

GUERRINI, BENEDETTI, DE SABBATA, SALVUCCI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere che cosa il Governo ha fatto e intende fare in merito alla grave situazione finanziaria della SIMA di Iesi (Ancona) ed alle imprescindibili necessità del suo risanamento.

Tale azienda vive da anni una crisi di prospettiva determinata, oltre che dalle note difficoltà finanziarie, anche da una proprietà e da una direzione dai caratteri ambigui.

Il Consiglio comunale di Iesi, i sindacati ed il consiglio di fabbrica hanno più volte in questi anni denunciato i pericoli, richia-

mato le responsabilità del Governo, intrapreso iniziative di emergenza finanziaria ed indicato linee di azione e strumenti di intervento.

L'incertezza è determinata, oltre che dalle pesanti responsabilità della direzione aziendale e dalla inoperosità del Governo, anche e soprattutto dalla mancanza di un atteggiamento costruttivo della FIAT, che della SIMA è il vitale interlocutore aziendale ed il maggior destinatario del prodotto. Pertanto, date le note condizioni della SIMA, non è immaginabile alcuna soluzione che non passi attraverso un impegno propositivo della FIAT.

Gli interroganti chiedono, inoltre, di conoscere:

1) se la FIAT intende chiarire la sua politica nei confronti della SIMA, che finora è sembrata ispirata al « non aderire, non sabotare »;

2) se la FIAT ha intenzione di intervenire direttamente nella proprietà;

3) se la FIAT intende finalmente impegnarsi per costruire una soluzione diversa;

4) se risponde al vero che la società « Ferodo » intende intervenire nella SIMA;

5) se, contestualmente, non si ritiene di promuovere l'utilizzazione delle leggi che attengono alla politica industriale, e in particolare della n. 787, per il « risanamento finanziario delle imprese in crisi »;

6) che cosa intendono fare i Ministri per assicurare il coordinamento dell'impegno del Governo, al fine di evitare che la vertenza sia trasformata in una stucchevole fiera di propaganda ai danni del serio e tenace impegno dei lavoratori e degli amministratori di Iesi.

(3 - 01003)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

F O S C H I , ministro del lavoro e della previdenza sociale. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la SIMA Meccanica oleodinamica di Iesi, pur avendo nel settore della oleodinamica una tecnologia fra le più avanzate, un'alta qualificazione delle maestranze ed una elevata potenzialità degli impianti e pur avendo buone prospettive di

lavoro, ha attualmente seri problemi di indebitamento, per cui si trova nella necessità di acquisire nuovi finanziamenti per la sua ricapitalizzazione e una nuova gestione.

Per ovviare a tali difficoltà, l'azienda aveva intrapreso delle trattative con vari gruppi, tra cui il gruppo inglese « GKN », trattative che però non sono andate a buon fine.

Si era allora pensato a soluzioni alternative che avrebbero dovuto coinvolgere, direttamente o indirettamente, la FIAT, ma anche questa ipotesi non ha potuto trovare attuazione per le note e recenti difficoltà che hanno investito il settore automobilistico e per le scelte della FIAT stessa, che tuttavia rimane il più diretto interlocutore della produzione della società SIMA.

Ultimamente la situazione si è ulteriormente deteriorata in conseguenza di una crisi ai vertici dirigenziali dell'azienda, che ha portato alle dimissioni del presidente e dell'amministratore delegato.

Il consiglio di amministrazione, nella seduta del 21 marzo scorso, ha nominato amministratore unico l'avvocato Ferrero. Per domani è previsto un nostro incontro, in sede di Ministero del lavoro, al fine di individuare ogni possibile soluzione intesa a risolvere la situazione dell'azienda, che è normale sotto ogni profilo, apparentemente. Non si è, infatti, fatto ricorso alla cassa integrazione guadagni; non sono stati effettuati licenziamenti; nell'aprile del 1980 è stato concluso l'accordo integrativo aziendale e nell'anno decorso non si sono registrati episodi vertenziali.

Il problema maggiore, tuttora irrisolto, resta comunque quello del reperimento di liquidità in tempi brevi, nonché di una gestione rinnovata, perchè il procrastinarsi dello stato d'incertezza porta ad un progressivo deterioramento della situazione aziendale anche per quanto riguarda la produzione stessa, che può essere compromessa per le difficoltà di approvvigionamento delle materie prime. Si aggiunge evidentemente l'allarme motivato delle maestranze.

L'intervento di tutte le componenti sociali e politiche locali, comunali, regionali e nazionali impegnate nella crisi della SIMA deve essere rivolto, quindi, a favorire la conclusione di un'operazione che, garantendo

all'azienda la ricapitalizzazione, assicuri il mantenimento degli attuali livelli occupazionali, tenuto conto dell'importanza che riveste l'azienda nell'economia locale. Questo è anche l'impegno sul quale ho svolto e svolgerò ogni possibile ulteriore intervento.

G U E R R I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G U E R R I N I . Signor Presidente, nella replica del Ministro si sottolinea il carattere finanziario della crisi di questa azienda che peraltro è industrialmente valida poichè ha una quota del mercato nazionale ed anche mondiale nel settore dell'oleodinamica; crisi di origine finanziaria dovuta a una proprietà caratterizzata da uomini che sono apparsi, più che imprenditori, avventurieri, capitani di ventura, più dediti a far trasmigrare da quell'azienda (valida e produttiva) capitali da investire in altri settori e addirittura all'estero, che a renderla sempre più valida sul piano finanziario e produttivo. Oggi quella crisi di carattere finanziario rischia di trasformarsi, anzi è diventata già anche una crisi di carattere imprenditoriale che riguarda l'organizzazione produttiva dell'azienda e gli impianti che per quanto nuovi — se continuamente non aggiornati — rischiano di diventare obsoleti; da ciò un rapporto reso difficile con il mercato e con il suo maggiore *partner* commerciale che è la FIAT.

E in pratica se a questa situazione di crisi finanziaria e di difficoltà di vario ordine si aggiungono anche le misure chiaramente recessive che il Governo ha assunto in questi ultimi giorni, dopo aver rinunciato ad una politica di programmazione e dopo aver attivamente svuotato dei loro intenti programmatori la legge di riconversione e la legge n. 787 per il risanamento finanziario delle imprese in crisi, cioè di quegli sforzi che volevano togliere spazio alla politica dei due tempi tra risanamento, programmazione e sviluppo, ebbene le difficoltà si vedono accresciute.

Oggi si tratta di valutare quanto l'ipotesi di nuova proprietà, che è stata avanzata nelle decisioni del consiglio di amministrazione

del 21 marzo, e peraltro soggetta ad alcune variabili non tutte accertate e verificabili, sia praticabile.

Io credo che di fronte a questo fatto che in sé è positivo ma non ancora completo occorre avere un atteggiamento sì di fiducia poichè è l'unico fatto nuovo, ma anche vigilante perchè non si ritorni indietro. Si tratta di accertare cioè che gli atti che hanno portato al nuovo amministratore unico siano, diciamo così, giuridicamente validi. Si tratta di verificare quanto per la vecchia proprietà sia ancora possibile fare per revocare eventuali soluzioni positive — magari sgradite alla vecchia proprietà — che vengono portate avanti dalla nuova ipotesi di proprietà e di direzione, che tendono a realizzare un rapporto costruttivo con i suoi *partners* commerciali e particolarmente con la FIAT che in tutta questa vicenda poteva avere un ruolo più propositivo e non manifestare quell'atteggiamento del non aderire e non sabotare che ha caratterizzato per lungo tempo la sua presenza in questa azienda.

Vorrei per concludere, signor Ministro, dire che il patrimonio di questa azienda, come lei del resto ben sa, non è soltanto quello dei capitali o dell'impresa ma è quel patrimonio inestimabile di professionalità, di serietà dei lavoratori di Iesi e della Val Iesina che sono impegnati in questa azienda la cui alta professionalità è pari soltanto alla pazienza che hanno dimostrato in tutto questo periodo; è proverbiale del resto in tutta l'Italia la pazienza dei marchigiani.

Credo che alcuni episodi di lotta che ci sono stati in questi ultimi tempi e che sono stati anche ritenuti da alcune parti esasperati, semmai dimostrano che la situazione è giunta a un punto tale che richiede una risposta urgente, una soluzione seria, una conclusione del problema della SIMA.

Vorrei concludere riconoscendo l'impegno che il Ministro ha manifestato in questa occasione riguardo alla risoluzione di questo difficile problema; non ho nessuna difficoltà a dare atto al Ministro di questo impegno che si è aggiunto come elemento di coordinamento a quello del sindaco della città, delle forze politiche e, in qualche misura, della regione.

Presidenza del vice presidente MORLINO

(Segue G U E R R I N I) . Si è riusciti a stabilire un rapporto costruttivo tra tutte le forze interessate a una seria conclusione degli sforzi atti a risolvere il problema SIMA. Non si è riusciti però ad ottenere quei fatti decisivi che soli possono dare soluzione ai problemi che angosciano noi ma ancor più i lavoratori interessati e le popolazioni della zona.

Ricordo anche l'immagine che è venuta fuori dall'impegno non del Ministro — che, ripeto, è stato positivo — ma del Governo, della maggioranza e anche di una Democrazia cristiana — me lo consenta il ministro Foschi — che ha avuto in questa vicenda un atteggiamento subalterno e minoritario, che ha seguito la linea di chi voleva, anzichè sforzarsi unitariamente per risolvere i problemi, lucrare sulle difficoltà che si incontravano e che si incontrano.

Per queste seconde ragioni che riguardano le contraddizioni nella stessa compagine del Governo, le difficoltà di ordine politico generale, per questo atteggiamento della Democrazia cristiana, non posso dichiararmi soddisfatto se non parzialmente.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione dei senatori Pozzo e Marchio. Se ne dia lettura.

M I T T E R D O R F E R , segretario:

POZZO, MARCHIO . — *Al Ministro di grazia e giustizia* . — Per conoscere:

quali siano le ragioni politiche e quali le norme costituzionali e giuridiche che legittimano il trattamento riservato a carico del giovane universitario Pucci Alessandro, di anni 20, di Roma, arrestato in relazione alle indagini per la strage di Bologna, in data 28 agosto 1980, e da allora sottoposto a grande isolamento in una cella del carcere di Piacenza;

per quali motivi al giovane detenuto siano stati rifiutati la visita dei familiari ed

ogni contatto con i legali, infliggendo in tal modo un'incivile esasperazione all'afflizione dei genitori e dei fratelli;

se tali condizioni di detenzione preventiva, ai limiti del sequestro di persona e destinate ineluttabilmente a cessare dinanzi alla comprovata innocenza del detenuto, siano compatibili con i diritti più elementari della difesa del cittadino, della sua dignità civile ed umana, e non concorrano ad un insensato imbarbarimento della repressione politica a carico di giovani di destra colpevoli di reati minori, nel quadro di un'operazione giudiziaria contraddittoria e slegata, da più parti discussa per le sue inquietanti modalità di attuazione, come è del resto dimostrato dall'interrogazione n. 3-00906 del senatore Marchio;

se il Governo è informato delle drammatiche conseguenze che si riversano sui familiari del giovane Pucci, i quali sono esattamente a conoscenza del fatto che il ragazzo, avendo da tempo cessato ogni attività politica ed anche in ragione di numerose testimonianze, non può che risultare totalmente estraneo ai fatti di Bologna e ad ogni altra diretta ed indiretta implicazione, anche puramente morale, nel tragico evento.

(3 - 00907)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

S P I N E L L I , sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia. Pucci Alessandro, imputato di reati di associazione sovversiva (articolo 270 del codice penale), costituzione di banda armata (articolo 306 del codice penale) e detenzione di armi da guerra e di esplosivi (articolo 2 della legge 2 ottobre 1967, n. 895) venne arrestato, su ordine di cattura emesso dalla procura della Repubblica di Bologna, il 28 agosto 1980 ed associato al carcere circondariale di Piacenza. Il provvedimento di isolamento disposto in data 18 settembre 1980 fu revocato il 16

ottobre 1980, dopo l'interrogatorio eseguito lo stesso giorno dal giudice istruttore di Bologna, autorità giudiziaria a disposizione della quale il Pucci era ed è tuttora e che era competente a decidere in merito all'isolamento.

In data 18 ottobre 1980 il Pucci poté avere il suo primo colloquio con i genitori; successivamente fu ammesso a colloquio con i familiari per altre 13 volte e con il difensore di fiducia, avvocato Carlo Tassi, per 56 volte durante la sua permanenza alla casa circondariale di Piacenza. Il Pucci ha fruito inoltre di altri 9 colloqui con i familiari e di altri 3 colloqui con il difensore di fiducia nei periodi trascorsi nelle carceri di Roma-Rebibbia e Roma-Regina Coeli. Per completezza di informazione si riferisce che il 14 gennaio 1981 il Pucci veniva tradotto nella casa circondariale « Nuovo complesso » Roma-Rebibbia per motivi di giustizia. In data 17 gennaio 1981 si recava dal giudice di sorveglianza presso il tribunale di Roma il padre del Pucci, lamentando gravi condizioni di salute del figlio colpito, a suo dire, da due collassi cardiocircolatori.

La direzione dell'istituto, su invito dello stesso magistrato di sorveglianza e della direzione generale degli istituti di prevenzione e pena, informata nel frattempo della questione, faceva sottoporre il Pucci a visita medica neurologica, ma da tali visite non emergeva la necessità di un suo immediato ricovero in un centro clinico, come dalle certificazioni mediche (21 gennaio 1981).

La direzione degli istituti di prevenzione e pena comunque, al fine di ulteriori accertamenti e per le eventuali cure, su parere favorevole del sanitario trasferiva provvisoriamente il detenuto al centro diagnostico terapeutico della casa circondariale Regina Coeli di Roma in data 23 gennaio 1981.

Ultimati gli accertamenti clinici e non essendo stati riscontrati « fatti acuti in atto », il Pucci in data 2 febbraio 1981 veniva trasferito nuovamente alla casa circondariale di Piacenza.

Giunto a Piacenza, veniva immediatamente visitato dalla dottoressa Biasini, la qua-

le constatava « una grave crisi isterica con pianto angoscioso e tremori », e richiedeva, « dato il gran deperimento psichico ed organico », l'invio urgente del detenuto in un centro clinico.

Nello stesso giorno veniva inviato al pronto soccorso del locale ospedale civile, dove gli veniva riscontrata « una sintomatologia psicopatologica caratterizzata da intensa depressione e manifestazioni ansiose varie, con presenza di meccanismi di tipo isterico » e veniva suggerito il ricovero in un centro clinico carcerario.

L'amministrazione degli istituti di prevenzione e pena, con provvedimento del 2 febbraio 1981, disponeva il definitivo trasferimento del Pucci presso il centro clinico di Regina Coeli: lo stesso veniva quindi ritradotto a Roma il 5 febbraio 1981.

Con certificazione medica dell'11 febbraio 1981 il dirigente sanitario del centro clinico certificava che il Pucci si presentava in scadute condizioni fisiche per dimagrimento progressivo con perdita di peso che, comunque, « per il momento, non destava preoccupazioni », e faceva presente che era stata chiesta una consulenza ambulatoriale in ospedale esterno, reparto neuropsichiatrico, per approfondire la valutazione delle condizioni psichiche legate alla situazione in atto.

A seguito di quanto sopra, la direzione della casa circondariale di Regina Coeli inoltrava, in data 12 febbraio 1981, un fonogramma al giudice istruttore del tribunale di Bologna, per ottenere l'autorizzazione ad una visita ambulatoriale del Pucci presso il reparto neurologico dell'ospedale San Camillo.

Ottenuta tale autorizzazione il Pucci, in data 17 febbraio 1981, veniva inviato presso il predetto nosocomio. Visitato dal neurologo, questi pronunciava diagnosi di « astenia e stato ansioso con vomito. Esame neurologico negativo ».

In data 27 febbraio 1981, considerando che « la situazione è in progressiva evoluzione ed è legata a fattori psicogeni dipendenti dallo stato detentivo » come si evince dal certificato rilasciato dal predetto dirigente sanitario, veniva richiesto il ricovero

in ospedale San Camillo-reparto di medicina generale.

Nello stesso giorno la direzione dell'istituto chiedeva l'ordinanza di ricovero secondo la normativa vigente (articolo 11 della legge n. 354 del 1975) all'autorità giudiziaria competente.

Il giudice istruttore autorizzava con fono del 28 febbraio 1981 tale ricovero che, però, non veniva eseguito per mancanza di posti letto.

Attualmente la disponibilità del letto è stata reperita presso l'ospedale San Giovanni di Roma ed il Pucci vi si trova ricoverato dalle ore 19 del 20 marzo 1981.

Quanto all'ultima parte dell'interrogazione, il Ministro di grazia e giustizia non è in grado di esprimere alcun giudizio sulla posizione processuale del Pucci, trattandosi di materia di pertinenza esclusiva dell'autorità giudiziaria.

MARCHIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* MARCHIO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, collega Pozzo, non c'è più nessuno e mi viene voglia di non replicare perchè non so chi abbia cucinato la risposta che ci è stata letta: se è un magistrato, chiedo che venga sottoposto immediatamente, al posto del povero Pucci, ad una perizia psichiatrica presso il nosocomio San Camillo di Roma; se è un funzionario, prego il signor Sottosegretario di allontanarlo dal posto per le falsità contenute in quel documento, che lei ha avuto l'ardire di leggere qui in un Parlamento vuoto, ma che è pur sempre il Parlamento italiano (se il Presidente della nostra Assemblea mi dice che non è più il Parlamento, ma una squallida Aula, dove si può far affermare da parte del Sottosegretario falsità di questo genere, lei è autorizzato a fare queste dichiarazioni).

Si risponde che il Pucci è detenuto per associazione sovversiva, banda armata e detenzione di armi. Io dico che è falso, assumendomi la responsabilità di dire al Sottosegretario che quanto ha letto è falso e lei,

onorevole Sottosegretario, si vergogni, se io ho detto la verità, come rappresentante del Governo, di venire qui ad assumere una posizione falsa. Infatti, solo se fosse stato vero quanto riferito dal Sottosegretario, capirei tutto quello che segue nella sua risposta.

Il Ministro di grazia e giustizia non è Ministro di grazia e giustizia solo perchè gli vengono passate delle carte e viene qui dentro a rispondere; anzi, neppure a rispondere, perchè ha mandato un Sottosegretario.

Signor Presidente, approfitterò di qualche minuto di più perchè in questo Parlamento non si commuove nessuno quando si tratta di un giovane di destra: non si sono commossi i radicali; sono due e sono assenti: ormai aspettano solo l'incasso del finanziamento pubblico e allora li vedremo in Parlamento; Pannella non sembra che stia a digiuno, anzi l'ho visto bello ingrassato. Non si commuovono i comunisti, che sono assenti: l'onorevole Trombadori è uno di quei rappresentanti eletti dal popolo che visitò un certo Scalzone nell'ospedale di Roma; dopo l'intervento dei comunisti e di Trombadori, fu concessa a Scalzone la libertà provvisoria, cosicché Scalzone oggi « si è dato », come dicono a Roma, non lo trovano più. Ne sa niente, signor Sottosegretario? Siccome si è commosso Trombadori ed anche il Partito comunista, Scalzone è stato liberato, « si è dato » e non ne sa niente il Ministro dell'interno che, per la fuga di un tale Freda, assolto qualche giorno fa, mise alla porta immediatamente, in 24 ore, il capo della polizia. Non mi risulta che sia stato usato uguale provvedimento verso l'attuale capo della polizia, nè verso il questore di Roma, nè verso il funzionario che doveva badare a questo Scalzone: un « moderato », un uomo imputato della strage di via Fani e dell'uccisione del vostro capo carismatico — democristiani, se ci siete! — onorevole Aldo Moro. È una sciocchezza da niente. Il signor Presidente della Repubblica si commosse per questo caso, come per altri casi, quando si è trattato di militanti di sinistra.

Io come rappresentante del Movimento sociale non mi commuovo al caso di Pucci,

anche perchè non abbiamo la lacrima facile sulle disgrazie che da tanti anni ormai sopportiamo per causa vostra, dei partiti dell'arco costituzionale. Siamo gente cresciuta ed allevata moralmente, fisicamente, politicamente e socialmente molto bene. Non si commuove neppure il papà di questo ragazzo che è giornalista parlamentare e che è su una tribuna. Non vogliamo commozioni nè solidarietà da nessuno. Desideriamo solo ringraziare qui pubblicamente il Presidente del Senato, senatore Fanfani, perchè avendo indotto il Ministro a rispondere oggi all'interrogazione ha fatto sì che il Ministro riuscisse a trovare, guarda caso, una scorta, negata a me personalmente per due mesi dal questore di Roma. Dunque il nostro ringraziamento va al Presidente del Senato perchè, ripeto, inducendo il Ministro a rispondere all'interrogazione, si è riusciti a trovare nel giro di 24 ore la scorta per far ricoverare il Pucci al San Giovanni.

Un'ultima considerazione devo fare circa il clima insopportabile nel quale viene trattato l'argomento, in questo e nell'altro ramo del Parlamento, dei giovani di destra. Onorevole Sottosegretario, il senatore Pozzo, che è l'estensore dell'interrogazione e che è legato da fraterna amicizia, avendoci lavorato per anni insieme, al padre di questo ragazzo che ha visto crescere e che ha contribuito a riprendere in tempo, le chiede, nell'ultima parte dell'interrogazione alla quale ha dato risposta, non lei, ma quel vile estensore del testo, se risponde a verità che questo ragazzo ha cessato ogni attività politica da oltre un anno, essendosi rimesso sulla strada buona.

Non parlo se non in maniera dispregiativa di quel collettivo di magistrati della Repubblica di Bologna, che sono andati blaterando che avevano trovato gli esecutori e i mandanti della strage. Per quei quattro signori c'è solo il disprezzo da parte nostra e penso anche da parte di tutti gli italiani. Si tratta di quattro signori in cerca di avventura, di fortuna e qualche volta anche di promozioni. Comunque costoro hanno preso per buone le dichiarazioni di un certo signor Giusva Fioravanti, di cui si pubblicano a puntate, come si usa in questo paese,

dichiarazioni, interviste, verbali di interrogatorio e così via.

Questo signor Fioravanti, che i magistrati di Bologna hanno preso per buono per accusare ed arrestare altra gente, e che quindi anche io prendo per buono, in uno dei suoi interrogatori, pubblicato sui giornali in questi giorni, ha detto che Alessandro Pucci da oltre un anno non si occupava più di politica e che anzi veniva sfottuto per questo. Ebbene, dica a quei quattro signori del collettivo di Bologna — che mi vergogno a chiamare magistrati perchè il magistrato è una cosa seria e quelli non sono una cosa seria — che, se Giusva Fioravanti è buono per accusare e fare andare in galera altra gente, Giusva Fioravanti deve essere creduto quando afferma che il Pucci da oltre un anno non si occupava più di politica.

Si vergogni, signor Sottosegretario — glielo dico con la stessa onestà con la quale il povero Pucci sta sopportando in un ospedale il martirio di questo antifascismo di maniera che vi dovrebbe far vergognare — di venire qui a leggere quelle pappardelle che le hanno preparato in ufficio. Si vergogni perchè questo comportamento non rispetta la dignità del Parlamento, non rispetta la dignità di un Sottosegretario, di un rappresentante del Governo, non rispetta la verità, non rispetta la gioventù che abbiamo l'onore di rappresentare qui in quest'Aula. Voi date cattivi insegnamenti con quelle risposte e avrete cattive risposte dopo aver dato quegli insegnamenti. Ma state tranquilli che la storia e la giustizia camminano sulla via della verità e non su quella della menzogna.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni è esaurito.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

P R E S I D E N T E . I Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte sono state pubblicate nell'apposito fascicolo.

Annuncio di interpellanze

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annuncio delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

MITTENDORFER, segretario:

CROLLALANZA, FILETTI, FINESTRA, FRANCO, LA RUSSA, MARCHIO, MITROTTI, MONACO, PECORINO, PISANO, PISTOLESE, POZZO, RASTRELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dei trasporti.* — In relazione all'ormai continuo stato di agitazione ed agli scioperi che si susseguono, in modo selvaggio, da parte delle varie organizzazioni sindacali, in tutti i settori dei trasporti ed in altri essenziali servizi, gli interpellanti chiedono di conoscere se il Governo non ritenga:

a) di non attendere più la tante volte promessa, ma sempre disattesa, regolamentazione degli scioperi da parte delle organizzazioni sindacali;

b) di non perdere più tempo in attese, che si prolungherebbero nel tempo e sarebbero di pregiudizio ulteriore per le popolazioni e gli utenti dei vari servizi, nonché per l'economia del Paese, ma di provvedere senz'altro a dare attuazione alle norme previste dalla Costituzione, iniziando dalla regolamentazione dei servizi pubblici. (*Svolta nel corso della seduta*)

(2 - 00287)

MARCHIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro di grazia e giustizia.* — Premesso:

che a distanza di quasi 8 mesi dalla strage alla stazione di Bologna la Magistratura bolognese non sembra essere tuttora in possesso di elementi di prova, anche minimi, nei confronti degli arrestati del 28 agosto 1981 (a meno che non si ritengano prove le « accuse » di Piergiorgio Farina, noto millantatore ed in carcere per reati comuni);

che lo stesso consigliere istruttore del Tribunale di Bologna, dottor Angelo Vella, in un'intervista ad un settimanale, solo in parte rettificata, ha affermato che l'inchiesta condotta dal « collettivo » bolognese non ha serie fondamenta;

che a quasi 7 mesi di distanza dal *blitz* del 28 agosto, allorchè il « collettivo » bolognese dispose l'arresto di 27 persone, delle quali solo 3 (Dario Pedretti, Sergio Calore e Francesco Furlotti) accusate direttamente della strage, l'inchiesta sulla stessa non ha fatto un solo passo in avanti, dovendosi registrare solamente l'emissione di altri mandati di cattura per asseriti reati di associazione sovversiva mirante a sovvertire l'ordinamento costituzionale dello Stato;

che il dottor Luigi Persico, « voce del collettivo » dei giudici bolognesi, in quella occasione dichiarò che tra gli arrestati vi era sicuramente l'esecutore materiale della strage;

che tale « sicurezza » contrasta con quanto dichiarato ad un gruppo di parlamentari italiani, in visita in Libano, da Abu Iyad, nome di battaglia di Salah Khalaf, l'uomo che fino a poco tempo fa dirigeva il « Dipartimento operazioni speciali » di Al Fatah, il quale, come hanno riportato i quotidiani nazionali, avrebbe affermato che « la OLP ha fornito alla Magistratura italiana indizi sulle responsabilità di fascisti, addestrati in Libano, nella strage di Bologna e ha messo investigatori del vostro Paese in condizioni di interrogare alcuni testimoni » (« la Repubblica » di venerdì 6 marzo 1981).

che lo stesso Abu Iyad ha detto che, da un gruppo di terroristi tedeschi catturati in Libano due settimane dopo la strage, l'OLP avrebbe appreso di un « colpo grosso » studiato nei mesi precedenti, in un campo di addestramento falangista, da 5 terroristi italiani provenienti da Bologna, da effettuare nel capoluogo emiliano;

che tra gli arrestati nel corso del *blitz* del 28 agosto ci sono il professor Aldo Semerari, noto criminologo, ed i giovani Alessandro Pucci e Guido Zappavigna, i quali nell'inchiesta sulla strage sono entrati solo marginalmente tramite comunicazioni giudiziarie, e che le accuse contestate per altri reati o si sono dimostrate infondate o non

richiedono l'obbligatorietà del mandato di cattura;

che il professor Semerari, ricoverato attualmente presso l'ospedale romano « San Camillo », versa in gravissime condizioni di salute (essendo stato già sottoposto ad un intervento chirurgico ed essendo in attesa di ulteriore intervento operatorio) e che non giova certamente alla sua salute l'essere sempre circondato da agenti con mitra e giubbotti antiproiettili e lo stare in una stanza di ospedale dove la luce elettrica deve stare permanentemente accesa durante la notte;

che il giovane Alessandro Pucci, ricoverato da pochi giorni presso il nosocomio romano « San Giovanni », dopo un'attesa di ospedalizzazione di mesi per mancanza di scorta, versa anch'egli in gravi condizioni di salute per un fortissimo stato di deperimento organico che lo ha ridotto ad una larva umana;

che nulla osta perchè al Semerari ed al Pucci venga concessa la libertà provvisoria, l'interpellante chiede di conoscere:

1) se la Magistratura bolognese ha indagato per accertare la fondatezza di quanto dichiarato da Abu Iyad;

2) se quanto rivelato dall'OLP risponde a verità, perchè la Magistratura bolognese continua a tenere in carcere — sotto accuse e sospetti infamanti — molti cittadini italiani che devono il loro arresto alle « rivelazioni » di un mitomane ed alla comparsa dei loro nomi in fascicoli concernenti altre inchieste, talvolta archiviate;

3) le ragioni che impediscono ai magistrati bolognesi di concedere al professor Semerari e ad Alessandro Pucci la libertà provvisoria;

4) se risponde al vero che verso i magistrati bolognesi sono state esercitate pressioni politiche per invitarli a negare, al professor Semerari e ad altri arrestati nell'ambito dell'inchiesta sulla strage, benefici di legge concessi con rapidità impressionante, in altre occasioni, a terroristi rossi raggiunti da prove schiaccianti per reati molto più gravi.

(2 - 00288)

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.

M I T T E R D O R F E R , segretario:

D'AMELIO. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* — Considerato che circola la notizia secondo la quale il commissario liquidatore della « Liquigas-Liquichimica », dottor Carbone, si rifiuterebbe o accamperebbe speciose argomentazioni per non cedere definitivamente all'ENI gli stabilimenti dell'ex gruppo di Ursini;

rilevato che ciò è in netto contrasto con quanto stabilito dalla legge, che viene disattesa anche nel rispetto dei tempi, abbondantemente superati;

considerato che il dottor Carbone, pur avendo siglato nel corrente mese di marzo 1981 l'atto di cessione degli impianti ENI, dimostra nei fatti di non voler rispettare neppure l'intesa raggiunta con il dottor Didonna;

visto che la situazione si aggrava sempre di più, sia perchè il tempo usura gli impianti fermi ormai da mesi, sia perchè aumentano il disagio e la sfiducia dei lavoratori della « Liquichimica », con conseguente crescita della tensione tra le popolazioni interessate,

l'interrogante chiede ai Ministri in indirizzo di voler intervenire sollecitamente per imporre al dottor Carbone la cessione degli impianti, nel rispetto della legge, e di far conoscere quali concrete iniziative si intendano adottare perchè l'ENI dia il via ai lavori di ristrutturazione degli impianti per rimettere in marcia gli stabilimenti.

(3 - 01304)

RIVA, PARRINO, CIOCE, CONTI PERSINI. — *Ai Ministri dei trasporti e del lavoro e della previdenza sociale.* — La situazione determinatasi nei giorni scorsi a Roma e nelle altre città italiane, a seguito

delle azioni di sciopero programmate o selvagge nel settore dei trasporti urbani, è stata caratterizzata, oltre che dai comprensibili gravi disagi subiti dai cittadini, anche da una preoccupante reazione dell'opinione pubblica che ha chiaramente dimostrato di essere giunta al limite della sopportabilità.

Gli scioperi già programmati per i prossimi giorni a livello nazionale e riguardanti, oltre al settore degli autoferrotranvieri, anche quello aereo e quello marittimo, sembrano destinati ad acuire in modo estremo una situazione già tanto preoccupante.

Gli interroganti, di fronte a tali prospettive ed in assenza di un concreto segnale nel senso dell'autoregolamentazione dello sciopero in settori così vitali, chiedono di conoscere quali iniziative i Ministri competenti intendano assumere per scongiurare il pericolo di una paralisi pressochè totale dei trasporti in un momento in cui, oltretutto, prende avvio il flusso turistico straniero su cui il Paese conta per rivitalizzare l'economia nazionale. *(Svolta nel corso della seduta)*

(3 - 01305)

SPADACCIA, STANZANI GHEDINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Constatato che la situazione dei trasporti pubblici urbani, ferroviari, marittimi ed aerei sembra farsi di giorno in giorno più grave in seguito alle agitazioni rivendicative che toccano ogni settore ed alla mancata soluzione di singoli casi di grande rilevanza (« Itavia »), gli interroganti chiedono che il Governo fornisca un quadro completo della situazione, dia conto dei propri interventi specifici ed indichi su quali direttive e con quali iniziative intende muoversi per il futuro. *(Svolta nel corso della seduta)*

(3 - 01306)

COLAJANNI, BERTI. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere le intenzioni del Governo in materia di rapporti tra siderurgia privata e pubblica, e in particolare se rispondano a verità le notizie pubblicate dalla stampa circa contatti tra il gruppo FIAT ed il Ministero delle parteci-

pazioni statali a proposito del gruppo « Teksid ».

(3 - 01307)

SPADACCIA, STANZANI GHEDINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri e di grazia e giustizia.* — Per sapere se risponde a verità:

che il signor Gaetano Caltagirone ha ottenuto il passaporto dall'autorità consolare italiana in Venezuela, pur trovandosi egli in Italia, attraverso l'esibizione di una documentazione falsa, il 30 gennaio 1980;

che il signor Gaetano Caltagirone si è allontanato dall'Italia il giorno 3 febbraio 1980 adoperando quel passaporto, sequestratogli nel marzo 1980 dalla polizia americana all'atto del suo arresto a New York;

che nel mese di aprile 1980 il Ministero degli affari esteri trasmise alla Procura della Repubblica di Roma un dettagliato rapporto sulla vicenda.

In caso affermativo, gli interroganti chiedono di conoscere come mai dalla primavera 1980 la Procura della Repubblica di Roma abbia atteso circa un anno per inviare le doverose comunicazioni giudiziarie ed iniziare l'istruttoria penale sulla vicenda.

(3 - 01308)

RICCI, COSTA, SALERNO, SCARDACCIONE, MANCINO, FALLUCCHI, COCO, DI LEMBO, SANTONASTASO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro e delle poste e delle telecomunicazioni.* — *(Già 4 - 01172).*

(3 - 01309)

SAPORITO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Diventa sempre più irritante il comportamento della SIP che, senza alcun preavviso, disattiva i telefoni di migliaia di abbonati di Roma per mancato pagamento di bollette non recapitate o per ritardato ricevimento di pagamenti regolarmente effettuati dagli abbonati.

A ciò va aggiunto che non esiste alcun ufficio della SIP incaricato di dare spiegazioni all'utente che per molti giorni non riesce a sapere se si tratta di guasti ricorrenti o di disattivazione del servizio, con la con-

sequenza che il cittadino deve spesso sobbarcarsi a lunghe file solo per avere notizie precise e far prendere atto, in molti casi, dell'avvenuto puntuale pagamento delle bollette.

In relazione a quanto sopra, l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti si intendono adottare per porre fine alla segnalata situazione.

(3 - 01310)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

PATRIARCA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Considerato che, nel gennaio 1977, lo scrivente rivolgeva al Ministro un'interrogazione con richiesta di risposta scritta con la quale faceva presente che il dipendente statale — per la valutazione dei servizi non di ruolo ai fini dell'indennità di buonuscita ENPAS — deve inviare domanda all'ENPAS per il tramite dell'amministrazione di appartenenza (legge 6 dicembre 1965, n. 1368) e che, ai sensi del decreto ministeriale 4 luglio 1966, il contributo da corrispondere è proporzionale allo stipendio percepito dal dipendente alla data in cui presenta la domanda all'amministrazione predetta (e non allo stipendio spettantegli alla data in cui questa perviene all'ENPAS, dopo che l'ufficio competente la avrà debitamente istruita);

rilevato che il dipendente non può perdere tale diritto per il fatto che l'ufficio non ha inoltrato la domanda nel termine previsto dalla legge;

visto che — allo scopo di non arrecare notevoli danni economici agli interessati, per ritardi che non sono loro attribuibili — i Ministri del lavoro e del tesoro, con decreto interministeriale 30 aprile 1971, ritennero opportuno prorogare il termine per l'inoltro delle domande presentate entro il 25 gennaio 1967;

constatato che il Ministro della pubblica istruzione — sempre allo scopo di non apportare un iniquo aggravio contributivo ai dipendenti interessati — ha disposto, con la circolare n. 134 del 1975, la trasmissione

all'ENPAS delle domande ancora giacenti presso gli uffici addetti alla loro istruzione (purchè presentate entro il 25 gennaio 1967 e riguardanti il personale segnalato all'ENPAS, in applicazione del decreto 30 aprile 1971, con elenchi inviati all'ente entro il 30 giugno 1971);

osservato che è analoga la situazione risultante per le domande prodotte dai dipendenti fra il 26 gennaio 1967 ed il 31 marzo 1974 (giorno anteriore all'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 1032 del 1973, che detta norme sulle prestazioni previdenziali);

considerato che, con la nota n. 152565 del 21 gennaio 1976, il Ministro del tesoro ha opportunamente dichiarato « di non essere contrario acchè l'ENPAS ed il Ministro del lavoro consentano la proroga richiesta per l'istruzione delle predette domande », e che, con la circolare n. 41 del 1976, protocollo 5866 — Div. IV — ispettorato pensioni, il Ministro della pubblica istruzione ha pure invitato gli uffici competenti a trasmettere immediatamente le copie fotostatiche delle domande ancora inevase, onde consentire all'ente di valutare l'opportunità di adottare le auspiccate favorevoli deliberazioni,

l'interrogante chiede di conoscere se è stata accordata la proroga suddetta, di cui i Ministri del tesoro e della pubblica istruzione hanno già riconosciuto la valida esigenza, e, in caso contrario, come si intende risolvere il problema senza ledere i diritti degli interessati.

Considerato che il Ministro del lavoro, nella risposta datata 30 luglio 1977, riferiva che un'apposita norma era stata inserita, in un disegno di legge d'iniziativa governativa, allo scopo di risolvere il problema;

rilevato che il disegno di legge, approvato dal Consiglio dei ministri e successivamente dal Senato (disegno di legge n. 768), non è divenuto legge dello Stato per lo scioglimento anticipato del Parlamento;

vista la necessità di risolvere il grave problema, che è anche di ordine morale,

l'interrogante chiede di sapere:

se non vi è un eccesso di delega nella deliberazione del consiglio di amministra-

zione dell'ENPAS del 28 giugno 1966, con la quale si pretende un contributo di riscatto, non sulla base della data di presentazione della domanda, ma su quella di arrivo all'ENPAS della pratica istruita dagli uffici competenti (l'articolo 1 della legge n. 1368 del 1965, infatti, affidò a tale organo soltanto il compito di determinare il «... contributo a totale carico dell'interessato in base a coefficienti attuariali previsti da apposita tabella... da approvarsi con decreto del Ministro del lavoro»);

se — di fronte a tale grave ingiustizia della postdatazione della presentazione della domanda (con cui si colpisce il cittadino incolpevole, invece di censurare l'ufficio responsabile), osservato che la deliberazione suddetta dell'ENPAS non può avere veste legislativa in presenza di eccesso di delega e rilevato che tale delibera, quindi, deve essere considerata « un provvedimento amministrativo illegittimo » — il Ministro è disposto ad emendare la delibera suddetta con un annullamento di ufficio della parte in questione, oppure, se ciò non fosse possibile, se non intende risolvere il problema con un disegno di legge di iniziativa governativa da far approvare in tempi brevi.

(4-01851)

MITROTTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri della difesa e del turismo e dello spettacolo ed al Ministro senza portafoglio per gli affari regionali.* — Premesso:

che con decreto n. 21/80, emesso in data 20 ottobre 1980 dal comandante territoriale della III Regione aerea di Bari (reso noto mediante apposito manifesto in data 23 dicembre 1980), sono state consolidate limitazioni al diritto di proprietà di terreni siti in località « Coppolicchio » del comune di Fasano (Brindisi);

che tale decreto risulta fondato sulle disposizioni di cui alla legge 24 dicembre 1976, n. 898 (articoli 1 e 2);

che il Regolamento per l'esecuzione della legge 24 dicembre 1976, n. 898, risulta approvato con decreto del Presidente della Repubblica 17 dicembre 1979, n. 780 (pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 55 del 26 febbraio 1980);

che, in esecuzione di detto regolamento, il Consiglio regionale pugliese ha provveduto (in data 18 novembre 1980, con delibera n. 13) alla designazione di membri di cui all'articolo 3 della legge n. 898 del 1976;

che il presidente della Giunta regionale pugliese, con decreto n. 9 del 9 gennaio 1981, ha provveduto alla formalizzazione della nomina di detti membri;

che, diversamente dalla logica e dalla legittimità dei riferimenti innanzi ricordati, il decreto (fondato sulla legge n. 898 del 24 dicembre 1976 e sul relativo regolamento) del comandante territoriale trae supporto da un « parere del Comitato regionale paritetico del 7 novembre 1977 »;

che l'articolo 21 della legge 24 dicembre 1976, n. 898, così disciplina: « Il regolamento di esecuzione della presente legge sarà approvato entro sei mesi dalla sua entrata in vigore. In attesa della emanazione del regolamento di esecuzione della presente legge, continuano ad applicarsi le norme del regolamento approvato con regio decreto 4 maggio 1936, n. 1388, compatibili con la presente legge »;

che, tra le « norme compatibili » del regolamento di cui al regio decreto 4 maggio 1936, n. 1388 (atteso l'intento legislativo della legge n. 898 del 24 dicembre 1976 di salvaguardare « l'armonizzazione tra i piani di assetto territoriale della regione ed i programmi delle installazioni militari e delle conseguenti limitazioni » e stante l'assenza di « piani di assetto territoriale » della regione Puglia), deve collocarsi l'articolo 2 che dispone: « Spetta sempre al Ministero competente, o di propria iniziativa o in accoglimento delle proposte di cui all'articolo 1, di impartire l'ordine di studio agli Uffici tecnici militari dandone comunicazione alla Prefettura ed alle autorità locali eventualmente interessate »;

che dalla procedura adottata risulta evidente il mancato (e dovuto) coinvolgimento delle autorità locali (in assenza dei normati riferimenti regionali) ai fini della « armonizzazione » di cui all'articolo 3 della legge 24 dicembre 1976, n. 898;

che ininfluente deve ritenersi ogni considerazione su pregressi vincoli decretati (1970) in quanto perenti a seguito di impe-

gnativa di privati o difformi da quelli recentemente imposti *ex novo*;

che il reale interesse sociale e turistico della zona (ampiamente documentato nel ricorso gerarchico presentato dal sindaco del comune di Fasano) risulta trasfuso e consolidato in previsioni di piano regolatore generale (regolarmente approvato con decreto del Presidente della Repubblica 9 marzo 1960) stridenti con i vincoli apposti dal decreto n. 21/80;

che avverso tale decreto di asservimento (n. 21/80), in data 18 febbraio 1981, è stato avviato dall'Amministrazione comunale di Fasano ricorso gerarchico al Ministro della difesa,

l'interrogante chiede di conoscere se i Ministri competenti non ritengano opportuno promuovere e/o disporre la soppressione immediata del provvedimento impugnato dall'autorità locale del comune di Fasano, al fine di consentire un intervento interministeriale teso a chiarire le incongruenze emerse sul piano della legittimità dell'atto (e ad elidere le possibilità di danno motivatamente temuto), nonchè volto a perseguire, in via subordinata, una valida scelta alternativa dei siti che sia di raccordo tra il superiore interesse della sicurezza nazionale ed il non meno trascurabile interesse (della collettività fasanese prima e dell'intera regione Puglia poi) a non vedere pesantemente preclusa una primaria prospettiva di avanzamento sociale e di miglioramento delle condizioni economiche quale può fruttificare dalla vocazione turistica della gente e dei luoghi assoggettati alle servitù militari.

(4 - 01852)

DI NICOLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro di grazia e giustizia.* — Con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1981, n. 32, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 55 del 25 febbraio 1981, recante modifiche alle piante organiche dei magistrati di alcuni uffici giudiziari, al Tribunale di Trapani è stato « sottratto » un posto di giudice, con conseguente riduzione dell'organico a 8 unità.

La stessa sorte, per quanto concerne i Tribunali, è toccata soltanto ad Imperia ed

a Palmi. Di contro, altri uffici giudiziari, alcuni dei quali verosimilmente a spese dei primi, hanno beneficiato dell'aumento di almeno un posto.

Orbene, non è certo il rafforzamento di questi ultimi che induce l'interrogante a criticare l'operato del Governo, ma piuttosto il ridimensionamento dell'organico del Tribunale di Trapani, che appare senz'altro ingiusto ed assume un significato oggettivamente penalizzante per un ufficio che ha forse il solo demerito di non aver fatto pesare in termini di efficienza ed operatività la sua cronica carenza di personale.

L'interrogante ricorda di essere in passato ripetutamente intervenuto con interpellanze ed interrogazioni e verbalmente al fine di richiamare l'attenzione degli organi responsabili sulla critica situazione esistente nel Tribunale di Trapani e di sollecitare adeguate misure di potenziamento. Deve, invece, constatare con grande amarezza che tutto questo suo interessamento ha sortito risultati diametralmente opposti a quelli sperati. Si deve pensare forse che ci sia qualcuno che abbia interesse a prevaricare e ad ostacolare? Ciò va escluso nella maniera più categorica, ma ciò non toglie che le critiche permangano e siano gravi.

L'interrogante si chiede, infatti, e chiede al Ministro, in base a quali criteri si è pervenuti al ridimensionamento dell'organico di detto Tribunale, quando le rilevazioni statistiche, che pure periodicamente affluiscono al Ministero, testimoniano di un alto indice di operosità, oltre che della tendenza, marcatamente segnata in questi ultimi anni, all'incremento della mole di lavoro. Si ricorda, in proposito, che durante il quadriennio 1977-80, a fronte della definizione di 1.612 processi penali, vi è stata la sopravvenienza di ben 1.467 nuovi procedimenti, di talchè la pendenza in atto assomma a 4.303 processi, e questo malgrado che nell'ultimo biennio siano stati applicati tre magistrati all'ufficio istruzione, al posto dei due che vi erano prima.

La giustizia penale, che ha tratto un indubbio beneficio da tale decisione, tiene così costantemente impegnati, oltre a due presidenti di sezione, ben sei giudici, tre dei qua-

li — come si è detto — in istruzione, due per comporre il collegio giudicante ed un altro come *a latere* in Corte di assise.

A causa della recente, vituperata decisione del Governo, rimarrebbero perciò due soli giudici da destinare alla giustizia civile, la quale attualmente ha un carico di oltre 2.200 processi, di cui almeno 1.800 in fase istruttoria, senza dire che uno di essi, essendo anche giudice delegato, deve occuparsi inoltre di più di 100 procedimenti fallimentari, mentre l'altro, quale giudice dell'esecuzione, deve curare oltre 500 procedimenti di espropriazione immobiliare. Come se non bastasse, vi è il carico degli affari di volontaria giurisdizione, i quali, come è noto, richiedono un lavoro che, seppure meno appariscente degli altri, non può essere tuttavia discontinuo e frammentario.

In tali condizioni, poter disporre di due sole unità lavorative significa inceppare la macchina della giustizia, la quale già procede fin troppo a rilento per soddisfare le legittime aspettative degli utenti che, in questi ultimi tempi, in numero sempre più cospicuo si sono rivolti al Tribunale di Trapani.

Vale la pena di sottolineare che la presenza nel capoluogo degli enti di previdenza ed assistenza (INPS, INAM, INAIL) comporta l'accentramento presso la locale Pretura del contenzioso di natura previdenziale, e in particolare delle cause di pensioni che spesso pervengono all'esame del Tribunale quale giudice di secondo grado.

Alla luce di quanto precede, l'interrogante — ritenendo palesemente incongruo ed ingiustificato il provvedimento che ha ridotto l'organico in questione — chiede di conoscere se, oltre ad escludere il Tribunale di Trapani dal novero di quelli che hanno subito la riduzione di un posto di giudice, il Governo non ritenga di potenziarne l'organico con un'altra unità, avvalendosi delle disposizioni introdotte con l'articolo 5 della legge 19 febbraio 1981, n. 27.

(4 - 01853)

ANDERLINI, ROMANÒ. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

se è a conoscenza di quanto sta accadendo nella scuola media « Virgilio » di Ro-

ma, dove si sono verificati una serie di episodi che chiaramente si configurano come apologia del fascismo, in aperta contraddizione con lo spirito democratico che dovrebbe animare l'insegnamento nelle scuole della Repubblica;

se non ritiene di dover intervenire, anche a seguito della polemica di stampa che su tale argomento si è venuta sviluppando su alcuni importanti quotidiani, per affermare il principio che, ferma restando la libertà di insegnamento, essa non può oltrepassare i limiti chiaramente indicati dalla Costituzione.

(4 - 01854)

SAPORITO. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'interno.* — Con riferimento alla protesta dei ferrovieri della stazione Tiburtina a Roma ed alla denuncia effettuata dai delegati della categoria aderenti alla CGIL-CISL-UIL sulla situazione di assoluta insicurezza e precarietà delle strutture dell'importante scalo ferroviario di Roma, l'interrogante chiede di conoscere quali urgenti provvedimenti si intendono adottare o promuovere:

a) per aumentare la sicurezza della stazione Tiburtina specialmente nelle ore notturne;

b) per consolidare le strutture (sottopassaggi e pensiline) da anni pericolanti;

c) per venire incontro all'insufficienza dell'organico del personale che provoca disservizi e rende impossibile ai ferrovieri di godere regolarmente dei turni di riposo e di ferie.

(4 - 01855)

BONAZZI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritenga giusto accogliere le richieste dei 150 operai del Cantiere officina di Boretto, già dipendenti dall'Ufficio speciale per il Po di Parma, e cioè che, in attesa di una definizione dei poteri fra Stato e Regione previsti dalla legge n. 382 e dal decreto del Presidente della Repubblica n. 616:

1) il personale statale posto a disposizione della Regione conservi, fino all'atto dell'inquadramento nel ruolo regionale, lo stato giuridico ed il trattamento economico

in godimento al 1° gennaio 1978, e cioè tutti gli oneri fissi;

2) i lavoratori di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 616 siano inclusi nell'inquadramento previsto dalla legge numero 312 e quindi cancellati dal 31 gennaio 1981 dai ruoli di provenienza ed inquadrati in ruoli regionali dal 1° febbraio 1980;

3) le Regioni interessate e lo Stato procedano con più sollecitudine alla definizione delle loro competenze.

(4 - 01856)

FLAMIGNI, MORANDI, BONAZZI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere quali provvedimenti intende adottare per riparare alle gravi carenze dei servizi postelegrafonici dell'Emilia-Romagna.

In particolare, si chiede di conoscere:

le ragioni per le quali da quattro anni le direzioni provinciali di Forlì, Ravenna, Reggio Emilia e Parma sono senza funzionario dirigente e quando si provvederà in merito;

come si intende fronteggiare la carenza di locali per ospitare i servizi e razionalizzare l'organizzazione interna del lavoro;

se è vero che nei vari capoluoghi della regione è carente per il 32 per cento la pianta organica e vi sarebbero scoperti 2.343 posti di lavoro che potrebbero essere conferiti a giovani disoccupati;

il programma per l'attuazione dei processi di automazione e meccanizzazione ed i risultati ottenuti e quelli che si intendono ottenere in termini di produttività;

in quale misura l'Azienda delle poste si fa pagare dagli utenti servizi non forniti recapitando telegrammi ed espressi assieme alla corrispondenza ordinaria.

(4 - 01857)

FLAMIGNI. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere:

per ciascuno degli anni 1978, 1979 e 1980, quanti detenuti sono stati ricoverati in luoghi di cura esterni agli istituti penitenziari e quanto personale appartenente a ciascun Corpo di polizia è stato necessario impie-

gare per la vigilanza ai detenuti nei luoghi di cura e per quante giornate;

se sono stati adottati o si intendono adottare provvedimenti che servano a ridurre la quantità di personale adibito alla vigilanza dei detenuti nei luoghi di cura e, nel contempo, a rendere più sicura la vigilanza stessa;

se, con la pianificazione dei servizi di sicurezza pubblica prevista dalle disposizioni sul coordinamento, non si intende ridurre gradualmente, fino ad escluderlo, l'impiego del personale della polizia di Stato nei servizi di vigilanza ai detenuti per adibirlo ai servizi di investigazione e di prevenzione più propri della polizia e secondo i criteri di specializzazione previsti dalla riforma di pubblica sicurezza:

se il Governo non intende attuare la riforma del Corpo degli agenti di custodia anche per metterlo in grado di far fronte ai servizi di vigilanza dei detenuti ricoverati negli ospedali ed in altri luoghi di cura.

(4 - 01858)

Ordine del giorno

per le sedute di mercoledì 25 marzo 1981

P R E S I D E N T E. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 25 marzo, in tre sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30, la seconda alle ore 18 e la terza alle ore 21, con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 9,30

Seguito della discussione dei disegni di legge:

Revisione delle aliquote in materia di imposte sul reddito delle persone fisiche e proroga delle agevolazioni tributarie (1162).

MALAGODI e FASSINO. — Attenuazione degli effetti dell'inflazione sull'imposta sui redditi delle persone fisiche (126).

MITROTTI ed altri. — Modifica delle aliquote dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) (1314).

ALLE ORE 18

Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 gennaio 1981, n. 11, concernente adeguamento di talune procedure ed agevolazioni in favore delle popolazioni colpite dal terremoto del novembre 1980 (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (1352).

2. Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1981) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (1333).

3. Conferimento al fondo di dotazione dell'ENI finalizzato all'aumento di capitale della SOGAM s.p.a. (1220).

4. Nuovi apporti al capitale sociale delle società per le gestioni e partecipazioni

industriali - GEPI, Società per azioni (1237).

CAROLLO ed altri. — Nuovi apporti al capitale sociale della GEPI (1228).

ALLE ORE 21

Seguito della discussione del disegno di legge:

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1981) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (1333).

La seduta è tolta (*ore 18,35*).

Dott. FRANCESCO CASABIANCA

Consigliere preposto all'Ufficio per la revisione e la pubblicazione dei resoconti stenografici dell'Assemblea