

# SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

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

### RESOCONTO STENOGRAFICO

LUNEDÌ 10 MAGGIO 1971

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

#### INDICE

##### DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . .	Pag. 23983
Presentazione di relazione . . . . .	23983

##### Discussione e approvazione:

« Modificazione dell'articolo 1751 del codice civile che disciplina la corresponsione della indennità per lo scioglimento del contratto di agenzia » (689):

DARÈ . . . . .	24003
PENNACCHINI, <i>Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia</i> . . . . .	24005
PICCOLO, <i>f.f. relatore</i> . . . . .	24004

TOMASSINI . . . . .	Pag. 24001
TROPEANO . . . . .	24003

##### INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio di interrogazioni . . . . .	24005
Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni . . . . .	24005

##### Svolgimento:

BIAGIONI, <i>Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato</i> . . . . .	23984 23986, 23992
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	23999
FABRETTI . . . . .	23985 e <i>passim</i>
GIANQUINTO . . . . .	23989, 23994



## Presidenza del Vice Presidente SPATARO

**PRESIDENTE.** La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

**ARNONE, Segretario,** dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 6 maggio.

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

### Annuncio di presentazione di disegno di legge

**PRESIDENTE.** Comunico che, è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa dei senatori:

**DAL FALCO, BERLANDA, DALVIT, SEGNANA e SCIPIONI.** — « Trasformazione dei contratti di mezzadria e colonia in contratti d'affitto » (1718).

### Annuncio di presentazione di relazione

**PRESIDENTE.** Comunico che a nome della 10<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale), il senatore Pozzar ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 20 aprile 1971, n. 161, recante modifiche alle norme transitorie del decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 639, relative ai ricorsi dei lavoratori in materia di prestazioni erogate dall'Istituto nazionale della previdenza sociale » (1674).

### Svolgimento di interrogazioni

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di due interrogazioni.

La prima interrogazione è del senatore Fabretti e di altri senatori. Se ne dia lettura.

**ARNONE, Segretario:**

**FABRETTI, TOMASUCCI, MANENTI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Premesso che la grave crisi che da troppo tempo travaglia le « Cartiere Miliani », e che investe gli stabilimenti di Fabriano, Piore e Castelraimondo, è causata essenzialmente dal fatto che il consiglio di amministrazione non ha saputo o voluto affrontare l'impellente necessità di aggiornare completamente le strutture e le attrezzature aziendali onde poter produrre a costi competitivi, illudendosi di dare soluzione a tali problemi di fondo per una azienda moderna con provvedimenti amministrativi, consistenti nella continua riduzione della mano d'opera occupata, nella soppressione dei premi aziendali, nel congelamento del premio di produzione aziendale, con il rifiuto di applicare norme contrattuali nazionali (qualifiche orario di lavoro, eccetera), ed eludendo persino i propri impegni concernenti la cassa mutua aziendale ed il trattamento pensionistico dei vecchi 700 ex-cartai, suscitando lotte sindacali unitarie, che diverranno sempre più aspre, e la preoccupata presa di posizione unitaria contro tale stato di cose da parte dei Consigli comunali e provinciali, del Comitato regionale per la programmazione economica, eccetera, gli interroganti chiedono di sapere se il Governo, tramite l'opera dei Ministeri interessati, intenda:

1) favorire il ripristino della normalità sindacale ponendo fine al grave stato di agitazione delle maestranze e della cittadinanza, obiettivo che può raggiungersi tramite concreta trattativa che si fondi sul rispetto dei diritti dei lavoratori;

2) sollecitare nel contempo il consiglio di amministrazione e gli enti pubblici che

ne fanno parte a provvedere con la massima urgenza al reperimento dei capitali occorrenti per un rapido ammodernamento tecnologico degli impianti produttivi;

3) favorire l'inserimento di tale azienda, di alto prestigio mondiale, di avanzata ed indiscussa capacità tecnologica, in un complesso a partecipazione statale che ne assicuri, con la sua sopravvivenza, il sicuro sviluppo e potenziamento.

Gli interroganti, interpreti delle ansie di quelle popolazioni, consci delle gravissime conseguenze per l'economia marchigiana che questo stato di incertezza già determina e delle irreparabili conseguenze per l'economia locale già duramente provata dal precipitare di tale situazione, chiedono l'intervento immediato dei Ministeri competenti e una risposta urgente alla presente. (int. or. - 157)

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

**B I A G I O N I ,** *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.*

Si premette che, come verrà appresso illustrato, dall'epoca in cui è stata presentata l'interrogazione fino ad oggi il mercato cartario si è andato gradualmente appesantendo, sino a raggiungere l'attuale fase critica, che ha avuto ripercussioni negative sulla situazione aziendale delle stesse Cartiere Miliani.

Il settore cartario nazionale è caratterizzato, infatti, dalla stasi del consumo e dal conseguente ristagno delle vendite e dei prezzi, che stanno condizionando indistintamente tutti i comparti dell'industria della carta nazionale.

Inoltre, le Cartiere in parola continuano a risentire dell'andamento ascensionale dei costi, specie per quanto riguarda quelli della manodopera, che hanno in gran parte neutralizzato gli incentivi alla produttività derivanti dagli ammodernamenti degli impianti.

Ciò ha causato anche un aumento degli immobilizzi di magazzino, che risultano in-

crementati in misura rilevante, specie per quanto riguarda le carte prodotte in relazione all'opportunità di non arrestare in modo troppo drastico la produzione dell'azienda.

Risulta che l'amministrazione della società, nonostante gli sviluppi negativi di tale situazione di carattere generale e delle relative ripercussioni sulle Cartiere stesse, ha sempre valutato, con senso di responsabilità e con profonda competenza, tutte le possibilità di una normalizzazione dell'azienda, affrontando i complessi problemi che ne discendono. Infatti, con gli aumenti di capitale derivanti dall'apporto degli enti sottoscrittori, è stato avviato il rammodernamento delle strutture aziendali inteso allo sviluppo tecnologico e produttivo delle Cartiere medesime, avvalendosi anche di un mutuo agevolato di un miliardo di lire ottenuto tramite il Mediocredito marchigiano, ai sensi della legge n. 623 del 30 luglio 1959, per il quale la concessione del contributo al pagamento degli interessi è stata disposta verso la fine del decorso esercizio.

Parimenti, per quanto concerne i problemi di natura finanziaria, risulta che l'amministrazione aziendale ha potuto ottenere dall'Efibanca, nel febbraio scorso, il consolidamento dei mutui in atto in un unico nuovo mutuo che, con un saggio di interesse rapportato alle quote di mercato, consente la proroga di circa due anni dell'inizio degli ammortamenti.

Per ciò che riguarda gli aspetti delle questioni di natura sindacale accennate nell'interrogazione è da precisare, in base a quanto risulta in proposito, che le menzionate vertenze di lavoro (qualifiche, orario di lavoro, eccetera) hanno, in questo frattempo, trovato la loro definizione e che l'altra questione, relativa alla Cassa mutua aziendale sta formando oggetto di trattative tra le parti, a seguito di una recente sentenza del tribunale di Ancona che, su richiesta della stessa azienda, ha indicato le norme relative alla rappresentanza del personale.

D'altronde, è da rammentare che la società stessa ha anche effettuato numerose concessioni extra-contrattuali ai propri dipendenti, le quali, pur essendo state operanti

in epoca trascorsa, sono proporzionalmente aumentate soprattutto in corrispondenza degli aumenti contrattuali ed ammontano attualmente a circa il 25 per cento degli emolumenti ordinari.

Pertanto, non risulta che, da oltre un anno a questa parte, sia in corso alcuna agitazione nell'ambito dell'azienda.

Infine, è da sottolineare che vengono particolarmente seguiti e presi in attenta considerazione, da parte del Ministero, i programmi allo studio per la sistemazione finanziaria e la ristrutturazione dell'azienda, tenuta presente la funzione cui assolvono le Cartiere Miliani nel campo della produzione di carte valori e rappresentative di valori, nonchè nella fabbricazione di quelle altamente specializzate, che alimentano, entrambe, sensibili correnti di esportazione e vengono fornite alla Banca d'Italia, allo Stato e ad altri enti pubblici per l'allestimento di banconote, biglietti e titoli di Stato e di altri valori.

F A B R E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F A B R E T T I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, ho ascoltato con attenzione la sua risposta e non nascondo anche con una certa amarezza; vorrei anzi elevare una protesta perchè lei stesso ci viene a dichiarare che da un anno a questa parte non vi sono agitazioni nella Miliani, mentre la mia interrogazione era stata presentata assai prima, quando vi erano invece delle agitazioni in corso. Quindi questo è un primo elemento che volevo sottolineare e perciò prego la Presidenza di intervenire, affinché il Governo risponda alle interrogazioni con una certa tempestività perchè determinate questioni perdono la loro attualità, certe situazioni cambiano sostanzialmente.

Pur prendendo atto delle notizie di un certo interesse che il Sottosegretario ci ha fornito circa il miliardo di mutuo, circa il credito aziendale eccetera, debbo esprimere la mia insoddisfazione per questa risposta. Infatti, insieme agli elementi che ha

cercato di presentare sotto una luce positiva, l'onorevole Sottosegretario ha confermato la gravità della situazione e delle prospettive delle Cartiere Miliani che sono uno dei complessi industriali non soltanto di più vasta tradizione, ma anche di avanguardia nel campo della produzione cartaria e rappresentano uno dei polmoni dell'economia montana del fabrianese e delle Marche, regione già tanto tartassata per mille ragioni.

La mia insoddisfazione nasce soprattutto dal fatto che nella sua risposta, onorevole Sottosegretario, non si rileva un orientamento, una volontà di rimettere in sesto questa azienda di fronte ad una direzione aziendale che pure è condizionata nelle sue scelte dallo stesso capitale pubblico che è predominante. Lei sa infatti che il capitale della Miliani in prevalenza è in mano all'INPS, al Banco di Napoli, al Poligrafico dello Stato, eccetera. I lavoratori, le organizzazioni sindacali, le amministrazioni locali pongono con forza l'esigenza di una trasformazione delle Cartiere Miliani anche dal punto di vista sociale come premessa per l'avvio ad una loro rinascita e ad un loro sviluppo; e questo non soltanto per difenderne il prestigio e le capacità, ma soprattutto per far sì che non peggiori la situazione occupazionale, ma anzi si sviluppi secondo le possibilità che in realtà vi sono.

Il Governo ha avuto ripetute sollecitazioni in tal senso. E dirò di più: il precedente ministro delle partecipazioni statali, l'onorevole Misasi, nel corso di un incontro con i parlamentari marchigiani rappresentanti di tutti gli schieramenti politici, il 28 gennaio 1969, prese impegno con un ordine del giorno di avviare un discorso in questo senso, di tendere alla formazione di un consorzio, di un'azienda che collegasse le Cartiere Miliani di Fabriano e la cartiera di Foggia con lo stesso Poligrafico, rilevando il capitale dell'INPS e facendo in modo che questo capitale serva ai suoi fini e che in un'azienda del genere intervengano le Partecipazioni statali per sollecitare e per mettere in moto un orientamento produttivistico che dia slancio e possibilità di sviluppo all'azienda stessa. Quindi la formazione di un complesso grafico-cartario rappre-

senta un'esigenza vera e propria se si vuole fare uscire quest'azienda dalla situazione di stagnazione e di relativo ma continuo regresso in cui versa di fronte alle esigenze che crescono.

Lei, onorevole Sottosegretario, ha parlato di difficoltà generali del settore cartario in Italia. Ebbene, quando un'azienda rimane a quel livello le difficoltà non possono che crescere; quando vi è un'attrezzatura industriale in parte moderna e in parte arretrata, quando non si vuole investire per ammodernare, quando il capitale pubblico scoraggia e crea difficoltà, è evidente che l'azienda è destinata a languire pur avendo dimostrato capacità tecnologiche avanzatissime. Quando si arriva poi a fornire commesse cartarie di valori pregiati — come nel caso dell'ultima fornitura della carta per le mille lire — ad aziende private anziché alle Cartiere Miliani, mentre l'azienda mette a disposizione un prodotto migliore a costi inferiori, è evidente che esiste un orientamento negativo verso l'azienda stessa.

Noi dunque insistiamo perchè, con la partecipazione delle aziende dell'IRI, si proceda ad un ammodernamento degli impianti di questa azienda. Si tratta di un'esigenza primaria. Si deve arrivare ad un'ampliamento della struttura produttiva ed anche dell'organizzazione commerciale, si deve arrivare alla costituzione di un complesso grafico-cartario secondo le indicazioni testè da me date. Questa è la linea seguendo la quale si può veramente ridar vita a quest'azienda, farla rifiorire e farla uscire dall'attuale stato di insoddisfazione e di decadenza.

Per queste ragioni mi dichiaro assolutamente insoddisfatto della risposta dell'onorevole Sottosegretario.

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

**A R N O N E ,** Segretario:

**FABRETTI, TOMASUCCI.** — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Di fronte alla grave crisi che travaglia l'azienda « Gherardi » di Iesi — fab-

brica di macchine agricole — che si esprime con la richiesta aziendale di licenziare 55 dipendenti e la riduzione drastica dell'orario di lavoro per i restanti 320 dipendenti, preludio quasi certo di altri provvedimenti di ridimensionamento dell'azienda, con gravissime ulteriori ripercussioni sulla già più che drammatica situazione economico-sociale della zona, testimoniata dalla totale adesione della città di Iesi contro tali licenziamenti, gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro non ritenga doveroso di intervenire concretamente con la massima urgenza per superare tale drammatica situazione e per impedire detti ed altri licenziamenti, tenendo conto delle richieste già formulate in sede ministeriale dai sindacati dei lavoratori, dagli Enti locali e dalla stessa azienda. (int. or. - 2279)

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

**B I A G I O N I ,** *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.*

L'Officina meccanica Gherardi, della quale è titolare e proprietario il signor Aldo Gherardi, produce aratri e altre attrezzature per l'agricoltura e recentemente ha esteso la propria attività alla costruzione di macchinari per movimento di terra (*dumper*, escavatori e apripista). Inoltre, nel 1970 è stata costituita dai figli del signor Gherardi una nuova industria, denominata IMI, società in nome collettivo, per la produzione dei semilavorati per conto della Gherardi.

Come tutte le altre imprese del settore, anche la Gherardi si è trovata in difficoltà per una generale riduzione delle richieste di macchine da parte del mercato interno ed estero.

In presenza di tale situazione il 22 aprile scorso ha avuto luogo un incontro presso la prefettura di Ancona fra i responsabili delle imprese Gherardi e i rappresentanti dei lavoratori.

In tale sede le imprese hanno assunto l'impegno di non procedere ai licenziamenti annunciati e di limitarsi alla sospensione di 85 unità, per le quali sono stati ri-

chiesti i benefici della legge 5 novembre 1968, n. 1115.

Mi sono personalmente fatto carico della situazione e pertanto ho convocato il titolare dell'azienda. Successivamente ho interessato la direzione della Federconsorzi e la direzione della FIAT, le quali hanno inviato a Iesi un ispettore nella speranza di poter trovare la possibilità di commesse all'azienda Gherardi. La cosa tuttavia non ha poi trovato il suo giusto seguito

In conseguenza del predetto impegno la agitazione è cessata e l'attività delle aziende è ripresa, sia pure a ritmo ridotto.

Poichè dalla Gherardi è stato impostato un programma di ristrutturazione delle attrezzature industriali ed è stato dato l'avvio ad una più efficiente organizzazione del lavoro, in modo da conseguire una maggiore competitività, si ha motivo di ritenere che l'attività delle due imprese possa riprendere regolarmente.

A ciò contribuirà certamente un miglioramento della domanda del mercato interno, dovuto all'inizio della nuova annata agraria ed al rifinanziamento, per l'importo di 21 miliardi, del fondo di rotazione destinato allo sviluppo della meccanizzazione agricola, di cui alla legge 27 ottobre 1966, n. 910.

La situazione delle aziende viene seguita con la dovuta cura e non mancherà l'interessamento necessario perchè l'iter del decreto relativo al riconoscimento dei benefici di cui alla legge n. 1115 abbia il più sollecito corso.

F A B R E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E Ne ha facoltà.

F A B R E T T I . La ringrazio, onorevole Sottosegretario, per le informazioni che cortesemente mi ha fornito ed anche per l'impegno di seguire quest'azienda in modo particolare, tenuto conto dello stato di crisi di diverse aziende della zona marchigiana.

Assieme alle difficoltà cui lei qui si è riferito circa l'orientamento e lo stato in cui si trova tale azienda, non vi è dubbio che, a quanto risulta al sottoscritto, vi sono stati anche dei difetti di direzione aziendale; ad esempio, sono stati fatti degli investimenti

di capitale per costruire dei capannoni, quando magari manca un'attrezzatura, mancano un'organizzazione commerciale ed una struttura produttivistica moderne. Indubbiamente, quindi, vi sono stati difetti di questo genere, per cui il tipo di assistenza che il Governo sta cercando di dare penso che sia assolutamente necessario. Ma c'è anche il problema del finanziamento: se non si procede ad un rinnovamento sostanziale della sua struttura aziendale, delle sue attrezzature e dell'organizzazione del lavoro stesso — si tratta di una grossa azienda di 320 lavoratori che rappresenta uno dei polmoni dell'economia iesina — e senza la suddetta assistenza, riteniamo che l'azienda, da sola, stenterà parecchio, anche per la visione limitata che ha, ad uscire da tale situazione precaria. Sono necessari, infatti, questo tipo di assistenza, l'aiuto finanziario e l'assistenza tecnica. Mi rendo conto delle difficoltà che si incontrano e che l'IRI non può arrivare dappertutto; ma è, comunque, un settore indispensabile all'economia della zona.

Onorevole Sottosegretario, lei ci ha ricordato le macchine che produce quest'azienda non solo per il mercato estero, ma anche per l'economia interna, per l'agricoltura del nostro Paese; ed esponendoci la situazione attuale dell'azienda, ce la descriveva come se fosse arrivata la quiete alla Gherardi con la sospensione di 85 lavoratori invece del loro licenziamento. Ebbene, dico che la quiete non è arrivata, e lei sa come la vicenda si è svolta. Lei sa che per questa questione è entrato in crisi il comune di Iesi; lei sa i contrasti politici che sorgono sull'orientamento che deve seguire l'azienda, legati a problemi sociali ed economici e di prospettiva della azienda stessa. Vorrei sbagliarmi, ma purtroppo la lunga esperienza che ho in materia mi dice che questa sospensione con i benefici della legge n. 1115 rappresenta il preludio del licenziamento. Vorrei sbagliarmi, ma tutto lascia prevedere che in un giro rapido di tempo ci troveremo di fronte ad una richiesta di questo tipo se non si interverrà energicamente con un aiuto tecnico e finanziario.

Pertanto non direi che c'è la quiete, ma che c'è una stasi, come avviene dopo i momenti

di lotta quando subentra un certo disorientamento per certe proposte avanzate. C'è da rilevare qui che l'azione condotta dall'azienda è sbagliata: quando affermiamo che c'è la minaccia del licenziamento è proprio perchè l'azienda, in connessione con gli aiuti e con l'impegno al livello di Governo che lei ci ha ricordato e del quale prendo atto, avrebbe dovuto non sospendere nessun lavoratore, ma ridurre l'orario di lavoro per tutti, mantenendo in organico una maestranza abbastanza qualificata e quindi contribuire a risolvere la crisi anche su un piano di collaborazione, di unità di intenti con tutte le forze sindacali, politiche, degli enti locali affinché il Governo venga sollecitato a trovare un modo per uscire da questa situazione.

Pertanto le cose che ci ha detto qui il Sottosegretario non ci tranquillizzano assolutamente nè sul piano della prospettiva, anche se prendiamo atto di certi impegni, nè per quanto riguarda lo stato di agitazione delle maestranze per cui debbo dichiararmi insoddisfatto. Comunque grazie per le informazioni che ci sono state date.

**P R E S I D E N T E .** Lo svolgimento di interrogazioni è esaurito.

### Svolgimento di interpellanze

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di due interpellanze. La prima interpellanza è del senatore Gianquinto. Se ne dia lettura.

**A R N O N E ,** Segretario:

**GIANQUINTO.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dei lavori pubblici e del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere intendimenti ed impegni concreti del Governo per risolvere la crisi di degradazione socio-economica, urbanistica, culturale e turistica che investe Murano. È un aspetto particolare e qualificante della crisi generale di Venezia centro storico.

Venti anni fa Venezia aveva nel centro storico e nelle isole della laguna importanti

industrie. Nell'isola della Giudecca vi erano il grande mulino-pastificio « Stuchj » e la fabbrica di orologi « Iunghans », ora scomparsi, nonchè i cantieri navali che oggi sono ridimensionati e asfittici; a Burano rifulgeva l'arte del merletto, ora decadente. Nella città, in Sestiere di Castello, l'arsenale marittimo occupava ancora qualche migliaio di operai; ora l'arsenale di fatto è inoperante. C'era Murano — realtà complessa e affascinante — con la famosissima produzione artistica vetraria e con l'altrettanto importante industria vetraria: è l'isola del fuoco, ma il fuoco ora va progressivamente spegnendosi. Murano attraversa da anni una crisi generale che per molti aspetti assomiglia a quella che ha distrutto le altre attività produttive veneziane.

Il problema di Murano è parte integrante ed essenziale del problema di Venezia, in quanto ciò che rimane delle industrie veneziane è concentrato soprattutto a Murano.

Il censimento del 1961 rilevò 17.695 addetti alle attività industriali nel centro storico e nelle isole. Tra queste attività, quella di gran lunga più importante è quella del vetro che impegnava allora 5.445 unità, di fronte alle 4.000 delle costruzioni e alle 3.000 delle industrie meccaniche.

Se poi si considera il fenomeno della non registrazione — tipico del settore vetrario — si può ritenere certamente che nel 1961 circa 6.000 lavoratori erano addetti nel settore medesimo: essi convergevano ogni giorno a Murano da Burano, Venezia e da tutto l'estuario.

Bisogna considerare, inoltre, le varie attività derivanti dalla produzione vetraria, sia artistica che industriale, e cioè falegnamerie, officine meccaniche, refrattari, negozi di distribuzione, eccetera.

Oggi tutta quest'attività subisce un processo accelerato di degradazione per riduzione d'occupazione, per fallimenti, per trasferimenti in terraferma. Nel 1964 è fallita una fabbrica che impiegava 145 dipendenti; nel 1965 sono fallite altre due fabbriche con complessive 85 unità lavorative; nel 1966 sono fallite altre due fabbriche di vetro artistico con 50 dipendenti. Vi è la tendenza allo spopolamento e all'emigrazione in terraferma. Molte fabbriche si sono già tra-



sferite; altre stanno andandosene. Si può calcolare che oltre un migliaio di posti di lavoro sono venuti a mancare nell'isola.

Per la rinascita occorre risolvere anzitutto problemi di collegamento con la terraferma, di insediamenti industriali in appropriati spazi già esistenti, di risanamento e di sviluppo edilizio, di sviluppo culturale e turistico.

Se nel settore dei trasporti le cose resteranno ancora per qualche anno come sono oggi, l'abbandono di Murano da parte delle maggiori aziende e di importanti aliquote di popolazione condannerà definitivamente l'isola a morire d'inedia.

Se la questione dei collegamenti non sarà risolta, la concorrenza di aziende straniere ed italiane renderà insostenibile la situazione di Murano.

Si può e si deve assicurare tra Murano e Tessera un sistema di collegamenti che annulli la differenza nei costi dei trasporti tra aziende muranesi e di terraferma. Dovrebbe essere costruita a Tessera una banchina collegata a Murano attraverso il canale già esistente, canale che dovrebbe essere servito da mezzi leggeri semoventi per il trasporto dei camion negli stabilimenti e in una darsena da costruirsi nella cosiddetta Sacca Serenella. Tale servizio dovrebbe essere considerato di interesse pubblico per la valorizzazione di Murano.

Murano, dotata di medie e piccole industrie e di aziende artigiane, deve essere difesa dall'egemonia soffocante dei gruppi monopolistici che operano a Porto Marghera, deve essere risanata e rinnovata nelle sue strutture urbanistiche, culturali e turistiche.

L'interpellante rileva che tradizione, storia, economia e cultura contribuiscono a fare di Murano una realtà complessa e straordinaria. Il problema di Murano non è valutabile soltanto in termini di posti di lavoro, di monte salari, di miliardi di fatturato esportato e di economia turistica, ma si riassume in un grandioso fatto culturale che va salvaguardato e difeso, sia in sè e per sè, sia come parte integrante dell'immenso patrimonio culturale di Venezia. (interp. - 128)

G I A N Q U I N T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G I A N Q U I N T O . Signor Presidente, l'interpellanza è antica di oltre un anno, ma il lungo tempo trascorso non ne ha ridotto l'attualità perchè nel frattempo la situazione socio-economica, demografica, culturale e turistica di Murano è andata peggiorando, sicchè le misure richieste nell'interpellanza diventano ancora più attuali, direi ancora più necessarie e, sotto un certo profilo, drammatiche. Tale è infatti la situazione di Murano, di quella fascinosa isola del fuoco che è parte integrante del comune di Venezia. Dico drammatica, in quanto è drammatica — e il Senato ne è a conoscenza — la situazione generale di Venezia. Ma perchè si è arrivati a questo punto di stallo?

Il problema di fondo sta nelle scelte che sono state operate sia a livello nazionale che locale. Queste scelte sono state fatte tutte in una direzione e cioè verso il polo industriale di Porto Marghera che cresce a scapito anche della salvaguardia e della sicurezza di Venezia; decine e decine di miliardi sono stati assorbiti in opere ed infrastrutture per questo polo che non risolve ma aggrava i problemi del Veneto e di Venezia in particolare. Cresce il polo e decadono Venezia e Murano.

Murano ormai è sede permanente di crisi dell'artigianato artistico del vetro che ha risonanza culturale mondiale; è sede permanente delle crisi endemiche delle piccole e medie aziende di vetro industriale e artistico la cui produzione ha anch'essa grande rilevanza culturale, oltre che economica, nazionale e mondiale. Ecco i termini reali della questione: credo che Murano sia arrivata già al punto di rottura per effetto delle scelte, degli investimenti che sono stati fatti in altra direzione.

Onorevole signor Presidente, tutto è stato fatto per il polo industriale, niente, nemmeno un soldo è stato speso per le piccole e medie aziende di Murano. Pertanto oggi ci troviamo di fronte alla fuga e al fallimento di queste aziende che riducono la produzione

o si trasferiscono in terra ferma. La gente abbandona l'isola e Murano è invecchiata come Venezia. I giovani si sposano e trasferiscono la sede del nuovo nucleo familiare in terraferma, tornano a Murano per lavorare. Sono dei pendolari; negli ultimi sei mesi duecento unità hanno abbandonato definitivamente Murano. La popolazione è ridotta a tale esasperazione che chiede financo, sbagliando, di essere distaccata dal comune di Venezia e di potersi ricostituire in comune autonomo per cercare di sfuggire alle scelte dei pubblici investimenti di cui parlavo all'inizio. Sembra alla popolazione di Murano, rimanendo incorporata nel comune di Venezia, di essere destinata a rimanere vittima di investimenti che scelgono soltanto la via del polo industriale di Porto Marghera, e illudendosi pensa che ricostituendosi in comune autonomo possa operare una scelta autonoma in direzione della propria isola.

Questo è il problema di fondo nei cui confronti, illudendomi, attendo una precisa e impegnativa risposta da parte del Governo.

Onorevole rappresentante del Governo, non venga qui a fare — come siete usi — della retorica per Venezia, per Murano, per Burano. Non vogliamo più retorica, non vogliamo più elogi da parte del Governo e da parte di nessuno: vogliamo impegni concreti, opere concrete, soluzioni concrete di problemi drammatici. Questo vogliamo. Pertanto, se nella sua risposta ha preparato un'esaltazione retorica, di tipo dannunziano, può evitare di leggere tali cartelle. Io intendo — e ne ho il diritto — avere da lei risposte concrete a problemi concreti che sono quelli che ho esposto. Non ripeterò i dati molto specifici contenuti nella mia interpellanza, ma devo solo aggiungere che questi dati, che risalgono a oltre un anno fa, oggi sono aggravati.

Il problema di fondo che occorre affrontare e risolvere è quello del collegamento di Murano con la terraferma non già attraverso la costruzione di un nuovo ponte sulla laguna, ma attraverso un'opera abbastanza più semplice, più economica e di realizzazione immediata. Murano dista dalla lo-

calità di Tessera, dove è situato il grande aeroporto, soltanto pochi chilometri in linea d'aria, non più di due o tre. Vi è un canale che collega Murano con la località Tessera. Orbene, basta costruire a Tessera una semplice banchina per rendere agibile il canale da parte di mezzi semoventi capaci di imbarcare i camion provenienti dalla terraferma che potrebbero così arrivare all'interno delle fabbriche, scaricare le materie prime e caricare il prodotto finito. Sono anni che noi chiediamo al Governo di intraprendere questa iniziativa e non se ne fa niente. Oggi il trasporto è costosissimo e lungo e incide sui costi con una percentuale che si aggira intorno al 10 per cento, così che la produzione vetraria, quella industriale e quella artistica di Murano soggiacciono alla concorrenza non soltanto di aziende straniere ma anche di aziende italiane.

Ecco la causa di fondo della liquidazione di molte di queste industrie, ecco la causa di fondo del trasferimento delle industrie in terraferma, dello spopolamento e della decadenza di Murano.

Non chiediamo, ripeto, il ponte, che altererebbe il paesaggio della laguna e il delicato equilibrio idrogeologico della zona, chiediamo al Governo una darsena a Tessera, in prossimità dell'aeroporto, per la navigazione sul canale che congiunge Tessera a Murano in modo che i camion possano arrivare all'interno delle fabbriche trasportati da motozattere.

Questo vale per gli stabilimenti medi. Per quanto attiene poi le aziende minori, quelle artigianali e le piccole industrie, si potrebbe creare nella cosiddetta Sacca Serenella una darsena per concentrare in questa tutti i trasporti in arrivo e in partenza per queste piccole e medie industrie. Di complicato quindi non c'è nulla. Ma le scelte degli investimenti pubblici vengono fatte solo in direzione dei grandi monopoli industriali di Porto Marghera, dove dominano la Montedison e i suoi satelliti.

Altro problema è quello della localizzazione di queste aziende e dei nuovi insediamenti urbani. Si sono formate alcune sacche, cioè dei nuovi terrapieni che appartengono al demanio. Queste sacche possono es-

sere sede di insediamenti industriali, artigianali e urbani, però la condizione unica è l'impegno da parte del Governo a non concederle a privati, attuando così una politica diversa da quella che è stata condotta a Venezia, dove pregiatissime aree demaniali vengono concesse arbitrariamente dalla capitaneria di porto a sfruttatori privati. Si tratta di aree del valore di alcuni miliardi di lire e la stampa veneziana ha denunciato questa situazione.

Bisogna promuovere un razionale sistema di approvvigionamento, favorendo il consorzio delle piccole e medie industrie. Occorre poi agevolare i finanziamenti. Vorrei chiedervi, signori del Governo, quale politica di finanziamento delle medie e piccole aziende avete realizzato in direzione di Murano? Se una politica giusta fosse stata condotta in questo settore, se il Governo avesse sostenuto le aziende artigianali di Murano, non ci troveremmo oggi a lamentare una situazione che, senza esagerare, è veramente drammatica.

Vi è poi la questione della casa. Siamo arrivati al punto che né l'Istituto autonomo case popolari né la GESCAL intendono costruire a Murano. C'è il rifiuto da parte di questi istituti pubblici, di sviluppare l'edilizia popolare abitativa a Murano per l'eccessivo costo dei trasporti che incide sul costo delle abitazioni il quale incide, a sua volta, sull'ammontare degli affitti. Quindi abbiamo un'isola che decade sotto ogni profilo mentre la popolazione viene cacciata non soltanto dalla crisi che investe tutto il settore vetrario, ma anche perchè non trova a Murano alloggi decenti ad affitti accessibili. L'ammontare medio infatti di un affitto per un appartamento popolare si aggira sulle 40.000 lire al mese che è un prezzo pressochè inaccessibile. Ecco perchè i giovani scappano, intere famiglie abbandonano Murano per andare sulla terraferma ed ecco perchè Murano decade e diventa vecchia. Ci sono rimasti ragazzi e vecchi perchè i giovani fuggono, onorevole rappresentante del Governo, non perchè non vogliono stare a Murano che anzi sarebbe un luogo di residenza ideale come del resto lo è Venezia stessa, ma perchè non trovano condizioni di vita civile a prezzi ac-

cessibili per persone che vivono solo di redditi di lavoro.

Ecco dunque l'esigenza di risolvere il problema del collegamento e dei trasporti: notate bene, signori del Governo, che questo problema va risolto in funzione sociale e quindi con una gestione pubblica dei mezzi. Si è verificata questa decadenza di Murano perchè forse lo sviluppo della vita moderna cancella queste isole? No, ma la decadenza è effetto di scelte sbagliate o fatte in direzioni diverse, onde Murano è emarginata e ignorata: bisogna quindi cambiare la direzione degli investimenti pubblici.

Concludendo, signor Presidente, chiedo al Governo un impegno preciso: il Governo — l'ho detto altre volte — sta elaborando una legge — si dice — speciale (ma io la chiamerei legge di salvaguardia di Venezia) a proposito della quale vi sono contrasti in seno allo stesso Governo perchè essa non risponde né ad esigenze di democrazia, né alle esigenze reali di Venezia. A proposito di Murano chiederei l'impegno che i suoi problemi, tutti quelli che ho enunciato, e che sono più specificamente espressi nel testo dell'interpellanza, siano inquadrati nel disegno di legge di salvaguardia di Venezia. Infatti non basta dire che la legge si riferisce alla città di Venezia, ma bisogna fare specifico ed espresso riferimento a Murano e ai suoi problemi. Quando poi nella legge si parlerà di piani comprensoriali, che abbiano per oggetto il tipo di sviluppo economico di Venezia e la scelta delle aree sulle quali permettere gli insediamenti della popolazione bisognerà fare specifico riferimento anche a Murano. Quando si parla del risanamento edilizio si faccia specifico riferimento anche a Murano e non si parli soltanto di studi e di soluzioni dei problemi di collegamento del centro storico con la terraferma, ma anche del collegamento di Murano con Venezia e la terraferma.

Ecco, signor Sottosegretario, in via molto sintetica, quali sono i problemi di fondo di Murano per i quali non soltanto io, ma tutta la popolazione di Murano è in grande attesa per la risposta del Governo.

**PRESIDENTE.** Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza n. 128.

**BIAGIONI**, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Venezia, per una situazione geoeconomica che ha radici lontane nel tempo, ha subito una progressiva decadenza che riguarda non soltanto le attività industriali e commerciali, ma anche la consistenza della popolazione. Quindi niente romanticismo.

**GIANQUINTO.** Questo mi piace.

**BIAGIONI**, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Il commercio ed i relativi impianti che avevano fatto di Venezia un centro di importanza europea non sono più consoni ai tempi e lo stesso può dirsi per gli impianti industriali che operano nella laguna. Venezia, e con essa la sua popolazione, ha dovuto quindi adattarsi alle nuove esigenze trasferendo o meglio creando nuovi impianti sulla terraferma, dove i costi e la possibilità di disporre di ampi spazi consentono l'insediamento della grande industria moderna, mentre il centro storico si è attrezzato a ricevere l'afflusso dei turisti che, peraltro, concorre a far apprezzare i prodotti industriali e dell'artigianato veneto.

L'isola di Murano, mentre non può non risentire di tale situazione generale, proprio per il favorevole effetto della tradizionale attività vetraria, a carattere industriale e artistico, che fin dal 1200 vi ha trovato sviluppo, ha subito negli ultimi otto anni — come ha comunicato il Ministero dell'interno — una diminuzione della popolazione (del 4,85 per cento) di gran lunga minore del calo della popolazione del centro storico (del 15,57 per cento).

Ma anche tale diminuzione è da attribuire più alla situazione residenziale che alla insufficiente capacità occupazionale. Il mancato rinnovo delle abitazioni scadenti ha indotto parecchi isolani a cercare altrove una dimora più confortevole.

Per quanto riguarda la dinamica dell'occupazione è da dire che, se è vero che al seguito del calo di certi tipi di produzione si

è verificata una diminuzione nel numero degli addetti all'industria del vetro di circa 600-700 unità, d'altro lato è da osservare che la riduzione di mano d'opera ha inciso in misura prevalente sul flusso dei pendolari più che sulla mano d'opera dell'isola. Infatti, è bene ricordare che degli addetti alle attività industriali dell'isola una percentuale di circa il 20-25 per cento proviene dalle isole circostanti o addirittura dalla terraferma.

Attualmente in Murano operano 140 aziende, di cui 121 con meno di 50 dipendenti, 12 con più di 50 e meno di 100 dipendenti e 7 con oltre 100 dipendenti.

Nel complesso si hanno circa 4.500 dipendenti contro 4.600 risultanti dal censimento del 1961.

Quanto poi all'andamento delle attività nel settore del vetro, si deve distinguere fra produzione del vetro artistico e produzione del vetro industriale.

Nel settore del vetro artistico esiste una forte contrazione della manodopera disponibile, specialmente nelle categorie qualificate (la figura del mastro vetraio tende, infatti, a scomparire). Onde porre rimedio a tale situazione è in corso di studio l'istituzione di alcuni corsi professionali di qualificazione. Il detto settore, nonostante la concorrenza dei centri di Empoli e di Napoli, riesce ancora ad essere competitivo ed a riassorbire, data la natura del bene prodotto, l'aumento dei costi di produzione. Necessita tuttavia di crediti agevolati a basso tasso di interesse.

In tale senso il Ministero dell'industria è intervenuto sia con concessione di finanziamenti in applicazione della legge n. 1470 — il che è valso ad apportare il riassetto in una delle più importanti imprese di Murano con il finanziamento di lire 120 milioni — sia con l'applicazione della legge n. 623, sia con i crediti alle imprese artigiane.

In particolare informo che l'Artigiancasa ha ammesso a contributo di interessi fino al 31 dicembre 1970 n. 2.506 operazioni di prestito in favore degli artigiani della provincia di Venezia, per un importo complessivo di 9 miliardi e 860 milioni.

Nel settore del vetro industriale (vetro soffiato su stampo, mosaici vetrosi, eccete-

ra) la situazione invece è stagnante. Alcune imprese hanno cessato l'attività, altre si sono trasferite sulla terraferma.

In un clima di sempre più libera e ampia concorrenza la posizione insulare, in effetti, rende la produzione corrente di carattere industriale scarsamente competitiva.

In particolare i costi di trasporto della materia prima incidono in misura superiore al 10 per cento sul costo di produzione. Inoltre, le industrie, specie in certe fasi della loro lavorazione, hanno bisogno di una mano d'opera non molto specializzata e che possa essere retribuita con salari non elevati; cosa questa non possibile a Murano ove quasi tutta la mano d'opera è per tradizione a buon grado di specializzazione e gode di salari, effettivamente percepiti, relativamente elevati.

Alcune iniziative, in questo campo, sono sorte o si sono trasferite in terraferma anche a seguito dei benefici che derivano dal riconoscimento di zona depressa disposto a favore di comuni limitrofi.

Per le industrie vetrarie dell'isola si è quindi rilevata la necessità — come accenna il senatore Gianquinto nella sua interpellanza — di creare particolari infrastrutture di trasporto al fine di ridurre l'attuale eccessivo costo del rifornimento delle materie prime.

Per interessamento della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Venezia è stato predisposto un progetto di intesa con il Provveditorato al porto, con l'Associazione industriali, l'Associazione vetrerie di Murano e con l'ACNIL per la creazione di una testa di ponte a Tessera.

È evidente però che il collegamento proposto o altri possibili collegamenti di Murano con la terraferma comportano gravi problemi di carattere urbanistico; problemi che ovviamente non possono essere risolti altro che in sede locale, nell'ambito del piano regolatore generale e dei piani particolareggiati, in merito ai quali da parte del sottosegretario ai lavori pubblici, onorevole Scarlato, sono state di recente fornite all'interpellante esaurienti notizie.

Circa il rapporto concorrenziale che esisterebbe tra le industrie della zona industriale

di Porto Marghera e Murano sia in fatto di mano d'opera che di drenaggio di capitali o di subordinazione tra industrie grandi e piccole, cui è stato fatto cenno dal senatore Gianquinto, si fa presente che appare poco probabile, sia per la natura assai diversa delle produzioni eseguite, sia perchè a Marghera operano industrie di grandi dimensioni, non paragonabili certo con quelle delle industrie muranesi.

Il Ministero dell'industria, poi, al fine di tutelare e valorizzare il patrimonio costituito dalle capacità tecniche e artistiche dei dirigenti e dei lavoratori del vetro in Murano e Venezia ha promosso la legge 16 ottobre 1954, n. 1031, con cui è stata istituita la Stazione sperimentale del vetro, con sede in Venezia.

Detta stazione esegue studi e sperimentazioni originali sulle lavorazioni del vetro e dà assistenza tecnica soprattutto alle imprese medie e piccole.

D'altra parte non sembra possibile incoraggiare il sorgere di industrie differenziate nell'isola di Murano. Ogni intervento a favore dell'attività industriale di Murano dovrebbe essere inteso solo nel senso di un sostegno e di una espansione delle tradizionali attività esistenti, in quanto non esistono nell'isola nè le condizioni ubicative nè quelle imprenditoriali, nè quelle occupazionali che potrebbero favorire la realizzazione di industrie differenziate.

In conclusione, pur dovendosi attendere, per l'attuazione di interventi efficaci e definitivi, volti alla soluzione globale dei problemi della città di Venezia e delle isole, la emanazione dei vari provvedimenti legislativi attualmente in preparazione e allo studio e l'attuazione del piano regolatore, in considerazione del particolare volto urbanistico di Venezia e delle isole che non può non riguardare anche l'aspetto degli impianti industriali, si fa rilevare:

a) che il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato interviene a favore delle attività muranesi e delle isole mediante l'accoglimento di richieste di crediti agevolati;

b) che in tal senso opera anche l'Artigianocassa;

c) che nel campo dell'assistenza tecnica e tecnologica, soprattutto a favore delle medie e piccole imprese vetrarie, svolge una apprezzabile attività la Stazione sperimentale del vetro;

d) che un'opera divulgatrice dei prodotti vetrari di non trascurabile importanza ai fini commerciali è svolta dall'Istituto veneto del lavoro, specialmente attraverso la partecipazione a mostre e fiere in Italia e all'estero;

e) che il Ministero del lavoro e della previdenza sociale sta curando l'istituzione di corsi per la formazione professionale di mastri vetrai al fine di mantenere così la consistenza di una maestranza altamente qualificata, e garantire la continuazione di una tradizione artistica che ha dato a Murano un meritata fama internazionale.

G I A N Q U I N T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G I A N Q U I N T O . Signor Presidente, mentre devo dar atto al Sottosegretario che la sua risposta non è retorica...

P R E S I D E N T E . Protesterebbe D'Annunzio perchè lei ha voluto dirne male, e D'Annunzio per Venezia ha fatto qualche cosa.

G I A N Q U I N T O . Dò atto, all'onorevole Sottosegretario, ripeto, che la sua risposta non è stata retorica, che anzi è stata concreta, tremendamente concreta, ma mi lascia insoddisfatto e preoccupato; preoccupato perchè ella, onorevole Sottosegretario, che parla indubbiamente a nome del Governo, ha attribuito a Venezia una funzione preminentemente o esclusivamente turistica che noi respingiamo, che tutta Venezia respinge. Il turismo può essere soltanto un aspetto dell'economia di Venezia, un aspetto della sua vita, ma non è tutto; la fonte principale di vita per Venezia è il suo porto, sono i suoi cantieri, è la industria artigianale e artistica del vetro, è Murano. Ma il Governo ci ha detto che non c'è nulla da fare,

che a Murano, soprattutto per quanto riguarda l'industria del vetro industriale e artistico, tutto spinge verso la terra ferma, verso altri comuni. E il Governo non annuncia nessun rimedio per questa che è la più grave crisi dell'industria di Murano e dell'industria vitale di Venezia.

Non sono nemmeno d'accordo con lei, onorevole Sottosegretario, circa la visione piuttosto ottimistica della situazione di Murano. È innegabile infatti che nel 1964 a Murano, isola di appena 7.000 abitanti, è fallita una fabbrica che impiegava 145 unità, nel 1965 sono fallite altre due fabbriche con complessive 85 unità, nel 1966 sono fallite altre due fabbriche di vetro artistico. Vi è una grossa industria che è uscita appena dal regime di amministrazione controllata; e il Governo ha fatto il grande sforzo di concedere un mutuo di 120 milioni mentre il fabbisogno sarebbe stato almeno del doppio.

Questi dati sono ormai arretrati, ma la crisi continua, i fallimenti continuano, i trasferimenti continuano. Se non si provvede, Murano è destinata a rimanere soltanto come oggetto di curiosità turistica — nemmeno culturale — per i visitatori di Venezia.

L'impostazione del Governo è nettamente respinta da Venezia, da Murano e in genere dal Veneto. Io mi aspettavo almeno, onorevole Sottosegretario, che in aggiunta a quanto è stato scritto lei potesse assumere, a nome del Governo, la responsabilità di dirmi che i problemi di Murano saranno inquadrati specificatamente nella legge che si sta elaborando per Venezia. Al di fuori di questa alternativa, infatti, è la fine per Murano ed è anche la fine per Venezia industriale, per Venezia produttiva, per Venezia moderna.

Per questi motivi non soltanto mi dichiaro insoddisfatto, ma mi dichiaro grandemente preoccupato per la risposta del Governo che sarà mia cura portare a conoscenza delle popolazioni interessate.

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

A R N O N E , Segretario:

FABRETTI, TOMASUCCI, MANENTI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Considerato che il persistente stato di inadeguatezza delle strutture ferroviarie delle Marche (e dell'Italia centrale), ed in molti casi lo stato di vera decadenza di alcune linee minori, delle strutture, delle attrezzature e del materiale rotabile, oltre a provocare seri disagi e pericoli ai passeggeri, provoca discredito alle Ferrovie dello Stato ed è nel contempo una delle cause, non secondaria, del mancato sviluppo e dei gravi segni di decadenza economica delle Marche e delle regioni limitrofe, gli interpellanti chiedono di sapere come il Ministro intenda sollecitamente intervenire per provvedere:

a) al graduale ed integrale raddoppio ed alla rettifica del tracciato della tratta Falconara-Roma, dotandolo di materiale rotabile più moderno, compreso il miglioramento del sistema di segnalazione, consentendo così l'aumento della velocità per le merci e i passeggeri;

b) al sostanziale ammodernamento dell'armamento, degli impianti fissi e del materiale rotabile per passeggeri e merci, provvedendo subito alla sostituzione delle apparecchiature di sicurezza e telefoniche delle linee Fabriano-Civitanova, Fabriano-Pergola, Fano-Fermignano e San Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno;

c) al ripristino della linea ferroviaria tra Pergola e Fermignano.

Ciò premesso, e considerato lo stato di vivo disagio tra le popolazioni, lo scontento tra i lavoratori ed i ceti economici, le premure e le sollecitazioni dei sindacati e degli Enti locali per la soluzione dei susseguenti problemi, gli interpellanti chiedono una urgentissima e positiva risposta. (interp. - 423)

F A B R E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F A B R E T T I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, mi sia consentita una breve analisi della situazione economico-sociale dell'Italia centrale,

delle Marche e dell'Umbria in particolare, onde far meglio comprendere il significato, l'importanza e l'urgenza dell'interpellanza che ho avuto l'onore di presentare insieme ad altri colleghi anche a nome dei quali io parlo.

Sono note a tutti le condizioni spesso drammatiche di arretratezza economica e di ristagno sociale dell'Italia centrale, con particolare riguardo per le Marche, per l'Umbria, per l'Abruzzo e per fasce dello stesso Lazio. Vi sono vaste zone di vera progressiva decadenza economica; e sono zone che vanno sempre allargandosi, comportando un complessivo peggioramento relativo della situazione, pur nel quadro della crescita generale dell'economia e del reddito nazionale, pur nell'ambito di una innegabile crescita ed espansione del nostro apparato produttivo industriale nazionale. Quali sono le cause che hanno determinato e determinano questo ristagno economico dell'Italia centrale e delle regioni in particolare che ho indicato, questa immobilità, incapacità di uno sviluppo, di una industrializzazione, di una crescita? Quali sono le cause di questa diffusa arretratezza economico-sociale che caratterizza le zone di queste regioni rispetto alle altre zone e regioni del nostro Paese, una volta forse più arretrate di queste ed oggi in fase più avanzata da un punto di vista economico e sociale? Che cosa è che ostacola in modo a volte irreparabile, scoraggiante, la buona volontà, il coraggio, l'intraprendenza di onesti, volenterosi, bravi operatori economici che ci sono nelle Marche, nell'Umbria, nel Lazio, nell'Abruzzo e che pure non riescono a dare impulso alle proprie iniziative e ad affermarsi in modo adeguato e ad espandersi come i loro sforzi e le loro capacità meriterebbero?

A mio avviso le cause sono molteplici e di varia natura; vi è, comunque, secondo me, una precisa responsabilità del Governo e delle forze politiche che hanno diretto il Paese in questi ultimi tempi in Italia, di una politica governativa basata su scelte che riteniamo sbagliate sul piano economico, sui mezzi finanziari inadeguati che sono investiti e che sono stati messi a disposizione di queste regioni. Una delle cause

di fondo è la mancanza di una vera riforma agraria, di una ristrutturazione fondiaria del territorio agricolo. Sono queste le zone agricole più statiche del nostro Paese che hanno meno subito una evoluzione negli ultimi vent'anni, che si caratterizzano per la scarsità degli investimenti e dove quelli che sono stati fatti vengono concentrati nelle poche zone di pianura ed irrigue. Si tratta di investimenti, mutui e finanziamenti fatti con criteri quasi sempre clientelari e mai rispondenti ad un piano di zona, di sviluppo economico che abbracci intere contrade e il territorio di vari comuni.

Vi è una collina ritenuta fertile — mi riferisco alla collina marchigiana, alla collina umbra e a quella dello stesso Abruzzo — ma vi è un numero paurosamente crescente di terreni abbandonati; vi è una montagna nel quasi assoluto abbandono. C'è, infatti, una decadenza paurosa della montagna marchigiana, umbra ed abruzzese: il rimboschimento, gli investimenti per quanto riguarda gli allevamenti dei bovini e degli ovini sono indispensabili, ma mancano tutte le attrezzature e gli investimenti necessari. La piccola proprietà contadina è lasciata a se stessa, senza crediti, di fronte ad un mercato agricolo dominato dalla speculazione, senza un'assistenza tecnica adeguata. La cooperazione è quasi inesistente e gli sforzi per ampliarla al settore produttivo, al settore della conservazione, della commercializzazione dei prodotti è ostacolata e non incoraggiata dagli organi centrali e periferici dello Stato. Vi sono contratti di lavoro che hanno contenuti e principi dei secoli scorsi, specie per quanto riguarda la mezzadria che è la forma predominante nei contratti agricoli di queste zone, che rendono impossibile ai contadini, con il loro permanere, di accettare di lavorare ulteriormente la terra a quelle condizioni. I giovani, infatti, fuggono dalle campagne e non c'è allettamento che li possa trattenere se non si cambiano sostanzialmente politica agricola e forma dei contratti.

A questo primo elemento è da aggiungere, secondo me, la mancanza di una qualsiasi programmazione per i pochi insediamenti

industriali che si sono avuti negli ultimi vent'anni nelle Marche, nell'Umbria e nello stesso Abruzzo ai quali si contrappone negativamente la chiusura o il ridimensionamento di altre aziende preesistenti, per cui la crescita dell'industrializzazione è molto relativa e comunque al disotto della media generale del Paese.

Le nuove piccole e piccolissime aziende — in qualche caso si può parlare di media azienda industriale — sono sorte in modo a volte strano con aiuti di varia natura, con facilitazioni e sgravi tributari, per incoraggiare gli insediamenti industriali, con gravissimi sacrifici degli stessi comuni i quali spesso non possono provvedere ai propri doveri istituzionali per la stessa mancanza di disponibilità finanziaria, avendo fatto quel determinato intervento cui ho accennato.

Sovente il nucleo iniziale del capitale di certe aziende è rappresentato da contributi di autentici lavoratori: le 400-500.000 lire dell'operaio, del mezzadro, del coltivatore diretto sono servite ad acquistare azioni per creare un nucleo e per interessare qualcuno al sorgere, in quella zona, di una iniziativa o di un insediamento industriale. Le aziende poi quasi sempre richiedono scarso capitale d'investimento, con tecnologie ovviamente non d'avanguardia e conseguentemente con mano d'opera di non elevata specializzazione. Molti giovani provenienti dalle campagne, il cui inserimento nel ciclo produttivo non richiede un lungo tirocinio, vengono utilizzati spesso con bassissimi salari, per non parlare del lavoro a domicilio, assai diffuso, con tutte le conseguenze negative che sono ormai note. Quindi siamo in presenza di una struttura industriale fragile, soggetta immediatamente ai contraccolpi di piccole crisi o di brevi recessioni economiche. Oggi siamo vivendo, nelle Marche e nell'Umbria, un periodo di questo genere: aziende dell'abbigliamento e del settore terziario stanno chiudendo, licenziano personale, riducono l'orario di lavoro, per cui c'è uno scontro sociale estremamente aspro.

Una delle cause di questa realtà — ed ecco la responsabilità politica del Governo — è rappresentata dallo scarso credito industriale (e quel poco che c'è viene concesso ad alti



tassi di interesse). A tutto ciò è da aggiungere la quasi totale assenza di importanti aziende pubbliche capaci di dare solidità alla struttura ed allo sviluppo industriale di queste regioni. Basta pensare che nell'Umbria, per la quale l'unica eccezione che si può fare per quanto riguarda le aziende pubbliche è la presenza delle acciaierie di Terni, con una funzione indubbiamente propulsiva, vi è soltanto il 2,6 per cento del personale occupato sul piano nazionale nelle pubbliche aziende. Nelle Marche la percentuale scende allo 0,6 per cento. Inoltre le poche aziende a carattere pubblico non sono certamente grandi aziende e non assolvono ad una funzione propulsiva.

Questa situazione quindi provoca un basso reddito, al di sotto della media nazionale. Le Marche, per esempio, importano più di quanto esportano ed anche questo costituisce un elemento di decadenza e di arretratezza. Ciò provoca naturalmente la stagnazione dei consumi, un costo della vita fra i più alti, salari medi fra i più bassi, una occupazione inadeguata e precaria, con una emigrazione altissima, a tutti i livelli: da un lato un'emigrazione interna verso la fascia costiera, attratta dal turismo e dalle attività terziarie, poichè non si può più vivere sulla terra e non si trova un'occupazione in altre attività all'interno, dall'altro un'emigrazione verso il Nord o addirittura verso Paesi esteri.

Ma a tutto quanto sopra detto — ed entro nel merito dell'interpellanza — che rappresenta la drammatica situazione economica e sociale dell'Italia centrale, va aggiunto lo stato del sistema dei trasporti, non solo della viabilità stradale, specie di quella minore, ma soprattutto e particolarmente di quella ferroviaria. Il tracciato delle linee ferroviarie, specialmente quello della Ancona-Roma, che è la più importante linea dell'Italia centrale, è in uno stato di vera decadenza. Ed è una situazione, quella della rete ferroviaria, con infrastrutture essenziali per uno sviluppo economico, che suscita crescente preoccupazione e che spinge da tempo amministratori comunali, provinciali, organizzazioni sindacali, intere popolazioni ad uno stato di agitazione e di lotta proprio per sol-

lecitare le scelte del Governo, del Ministero dei trasporti a tener conto e ad esaminare questo problema. Questo, infatti, è uno degli elementi più importanti, se non il più importante, per lo sviluppo e per la ripresa economica di queste zone.

Il 6 marzo vi è stato a Iesi un convegno, al quale hanno partecipato sindacati, enti locali, organizzazioni dei lavoratori, tecnici, operatori economici, inviate dalle province dell'Italia centrale, in cui si sono approfonditi questi temi. Le indicazioni di esso sono alla base della mobilitazione di queste forze che unitariamente esprimono le richieste della intera popolazione. Si è costituito un comitato permanente unitario interregionale proprio su questi temi. Questo organismo ha già preso contatto, il 28 aprile, con l'onorevole Ministro dei trasporti, il quale è stato interessato, sollecitato e ha avuto modo di riflettere su questi problemi. Ed io spero che la sua risposta, onorevole Cengarle, possa essere pertinente a queste esigenze.

Le richieste indispensabili per un'adeguata ristrutturazione delle ferrovie dello Stato nell'Italia centrale, e nelle Marche e nell'Umbria in particolare, onde contribuire alla loro rinascita e al loro sviluppo economico, sono le seguenti. Innanzitutto la rettifica del tracciato della linea Ancona-Roma, oltre al raddoppio del binario tra Falconara ed Orte. Siamo in un'epoca, lo leggevo qualche giorno fa, in cui si parla di treni che corrono ad una velocità di 300 chilometri all'ora e su queste ferrovie dell'Italia centrale la media più elevata non supera i 70-80 chilometri orari col treno più veloce. Le merci viaggiano ad un livello di chilometro-ora veramente scoraggiante che facilita il trasporto privato, che incoraggia e orienta gli operatori economici verso i trasporti privati su strada. Quindi: rettifica del tracciato di questa linea, aumento della velocità, raddoppio di questi binari per consentire alla ferrovia, sia per quanto riguarda le merci che per quanto riguarda i passeggeri, non solo di competere con i trasporti privati, ma di assolvere ad una funzione propulsiva indispensabile come infrastruttura portante dello sviluppo dell'economia di questa fascia dell'Italia centrale.

Ma nonostante tutto — e questo per dire come l'utente cerca la ferrovia anche nelle condizioni in cui si trova — nel 1970 il traffico dei passeggeri su ferrovia, lungo questa linea, si è sviluppato, si è espanso del 5,6 per cento. Così anche il traffico delle merci ha avuto un'espansione di oltre il 5 per cento. Si tratta di una linea di fondamentale importanza, come ho avuto altre volte modo di ricordare in sede di Commissione: è una delle linee, insieme a quella dell'Abruzzo, che collega il versante adriatico col versante tirrenico. La linea Ancona-Roma fa capo al porto più importante dell'Italia centrale, il porto di Ancona, che si affaccia come porta di traffici e di scambi di carattere economico su tutto l'oriente.

Ebbene, è necessario che il Governo, il Ministero dei trasporti, tenga conto di questa realtà. Questa linea, inoltre, collega anche con l'aeroporto di Falconara, per il quale vi è stato un impegno di potenziamento e di ampliamento. Il trasporto mediante aereo è in fase di espansione, ma ha bisogno, oltre che di collegamenti stradali, anche di questo tipo di collegamenti, con un rapido servizio ferroviario.

La ferrovia è sempre più richiesta dai pendolari ed è in fase continua di crescita. È in fase di espansione e di miglioramento, seppur relativi, anche la statale 76. E non vi è dubbio che lo stato attuale delle ferrovie faciliterà ancora una volta il trasporto privato, l'uso dell'autocorriera (e poi magari integreremo le aziende private col denaro pubblico e non investiremo per potenziare la rete ferroviaria e per metterla in grado di servire meglio gli utenti). L'ampliamento della statale 76 porrà un problema di concorrenza alle ferrovie, ma fra due o tre anni per i limiti degli interventi sulla statale 76, detta strada sarà di nuovo insufficiente e se nel frattempo non si potenzia la ferrovia i pendolari dovranno sopportare sacrifici, con danno anche per l'Azienda ferroviaria.

Si tenga conto che la ferrovia che serve questo tratto è collegata anche con la stazione marittima di Ancona, per cui il servizio dei pendolari, dei lavoratori che preferiscono servirsi del treno perchè più comodo, oltre che più economico, porta fino al centro

della città, il che è un vantaggio notevole per una serie di considerazioni economiche e sociali.

Il doppio binario da Orte a Falconara è poi una necessità economica e sociale urgentissima, ma può anche essere una infrastruttura essenziale per quanto riguarda l'insieme della rete ferroviaria nazionale. Il raddoppio del binario tra Orte e Falconara può consentire un doppio binario e il dirottamento di traffici e passeggeri in momenti di emergenza, quindi è una infrastruttura economica e civile di importanza non solo regionale, ma nazionale.

Quindi il raddoppio è una delle esigenze fondamentali, assieme al raddrizzamento e all'ammodernamento degli impianti di questa linea e di quelle minori.

So che al Ministero dei trasporti c'è già un progetto di raddoppio del tratto Orte-Termini, uno dei tratti più difficili, forse più costosi, ma vi sono anche tratti che costano molto meno per cui credo che l'impegno del Governo debba essere visto nel quadro di un rapido completamento del raddoppio della linea Orte-Falconara, anche se ovviamente si procederà a tratti; ricordo i tratti di pianura, come quello Foligno-Spoleto, quello Falconara-Serra San Quirico-Albacina-Fabriano per i quali il costo è molto minore rispetto ad altre zone.

Queste sono esigenze che nascono dal mondo dei ferrovieri e vengono portate avanti dai tecnici delle ferrovie. Tra queste esigenze vi è quella di dotare la stazione di Falconara di impianto ACEI, cioè di apparati centralizzati elettrici; è una struttura indispensabile per la sicurezza dei viaggiatori e degli stessi treni.

Urge la creazione presso lo scalo portuale di Ancona di un *terminal container* che colleghi ferrovia, strada e mare. Ormai il trasporto delle merci attraverso i *containers* si sta sviluppando enormemente; quindi le ferrovie debbono guardare con lungimiranza a questa esigenza e la costruzione di un *terminal* che serva la ferrovia, collegando il mare, oltre che la strada, attraverso installazioni per i *containers*, è un problema che si pone con urgenza. Non è solo un problema dell'Amministrazione delle ferrovie, ma riguar-

da la Marina mercantile e i Lavori pubblici. È una infrastruttura che corresponsabilizza diverse amministrazioni dello Stato, un problema che il Governo deve considerare.

Il porto di Ancona, che indubbiamente è una infrastruttura complementare collegata alle ferrovie e al trasporto su strada, con le sue strozzature non può assolvere, come invece dovrebbe, ad una funzione propulsiva di tutta l'economia dell'Italia centrale che ne rappresenta l'*hinterland* naturale. Quindi l'efficienza del porto di Ancona e dei suoi collegamenti è una delle cause del mancato sviluppo economico dell'Italia centrale. Occorre un sistema elettronico. Anche questa è una esigenza proveniente dal personale delle ferrovie.

Riteniamo indispensabile il completamento del raddoppio del tratto Ancona-Pescara. A nord di Pescara vi sono tratti bloccati da anni. E concludo, onorevole Presidente. Il raddoppio della Pescara-Ancona è ancora incompleto e bisogna considerare tutte queste cose in previsione dello sviluppo della linea adriatica fino allo Jonio. Anche questa va considerata una infrastruttura, se si vuole porre fine allo stato di decadenza e di arretratezza economica di queste zone.

C'è poi il potenziamento della linea Fabriano-Civitanova, della Fabriano-Pergola e della Fano-Urbino e il collegamento tra questi due ultimi tronconi interrotto a causa della guerra: questo rappresenta uno degli elementi vitali di sviluppo economico anche per le altre zone delle alte Marche. Conosco benissimo il discorso dei rami secchi e della loro improduttività: certo che sono improduttivi dal momento che sono lasciati in questo abbandono e decadenza! Infatti, invece di investire in questo settore, si è incoraggiato l'altro tipo di trasporto che è quello privato. A ciò si aggiunga il progetto da portare avanti per la Ascoli-S. Benedetto. Per quanto riguarda il materiale, l'attrezzatura degli impianti, le carrozze, bisogna dire che è fra i più antiquati: per i passeggeri non c'è neppure un servizio di ristoro ed anche questo è motivo di lamentele continue.

Sappiamo che tutto ciò comporta una spesa di diverse decine di miliardi, onorevole Sottosegretario, ma se si crede veramente al-

l'affermazione che si va « riscoprendo la ferrovia » come esigenza essenziale di sviluppo, credo che bisogna trovare questi mezzi come li abbiamo trovati sempre e li troveremo per le autostrade. Le forze economiche e sociali e la popolazione dell'Italia centrale vogliono una risposta concreta: vogliamo sapere — mi auguro che la risposta non sia la solita promessa, bensì qualche cosa di più concreto — che nel piano pluriennale nuovo delle Ferrovie dello Stato vengano soddisfatte queste esigenze. È una battaglia da condurre all'interno del Governo sulla ripartizione delle disponibilità: portiamola avanti insieme perché sono esigenze vitali sulle quali mi auguro nuovamente una risposta positiva. Grazie.

**P R E S I D E N T E**. Il Governo ha facoltà di rispondere all'interpellanza n. 423.

**C E N G A R L E**, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la situazione delle Marche e in genere dell'Italia centrale, in riferimento ai problemi d'ordine economico esposti dal senatore Fabretti, sarà oggetto di attento esame da parte del Governo, al fine di trovare le soluzioni più idonee all'interesse delle popolazioni.

Per quanto concerne l'oggetto specifico dell'interpellanza, rispondo che la linea Orte-Ancona, attrezzata con il blocco semiautomatico e con impianti centralizzati in tutte le stazioni, è in grado di fronteggiare gli impegni di circolazione che vi si rilevano anche nei periodi di punta del traffico.

Il ripristino del doppio binario nel tratto Orte-Terni è stato comunque compreso fra i provvedimenti del nuovo « piano poliennale delle Ferrovie dello Stato » all'esame del CIPE.

Per il successivo tratto Terni-Falconara, prima di deciderne il raddoppio (comunque assai difficoltoso ed oneroso per le caratteristiche plano-altimetriche del tracciato) la Azienda delle ferrovie dello Stato reputa sia il caso di verificare preliminarmente se risultati soddisfacenti nel miglioramento della circolazione e velocità dei treni siano ottenibili adottando soluzioni meno costose ancorchè idonee, quale, ad esempio, l'impiego

di materiale « ad accelerazione compensata », per il quale sono già in corso studi.

Trattasi di veicoli con cassa ad assetto variabile per compensare in parte l'accelerazione centrifuga.

Nel frattempo sulla linea si sta provvedendo a completare la sostituzione delle rotaie esistenti con altre di tipo più pesante.

Per quanto riguarda il materiale da viaggiatori impiegato sulla Ancona-Roma, le coppie di rapidi sono effettuate con elettromotrici del tipo più moderno e confortevole attualmente in servizio; i direttissimi ed i diretti hanno in composizione veicoli di costruzione recente forniti degli stessi requisiti tecnici e di conforto del materiale in circolazione sulle più importanti relazioni della rete; i treni locali sono dotati di carrozze a cassa metallica con sedili di legno in buone condizioni di manutenzione e del medesimo tipo di quelle utilizzate altrove per servizi analoghi.

Un miglioramento nel settore interverrà comunque di mano in mano che l'industria procederà alla consegna delle nuove carrozze in allestimento, i cui termini non vengono purtroppo rispettati per la nota situazione esistente nell'industria italiana.

Le linee Fabriano-Civitanova, Fabriano-Pergola e Fano-Fermignano, la cui gestione presenta un elevato grado di passività, sono tuttora in grado di soddisfare le modeste esigenze del traffico che vi si svolge.

Pertanto il loro radicale ammodernamento, così come auspicato dagli interpellanti, non è previsto a breve termine, tenuto conto dell'inderogabile esigenza di provvedere prima al potenziamento delle linee già sature.

In tale quadro cospicui lavori sono stati programmati per la S. Benedetto del Tronto-Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno per i riflessi sul traffico ferroviario degli insediamenti industriali in via di sviluppo nel comprensorio.

Per quanto riguarda, infine, la linea Pergola-Fermignano, rimasta interrotta a causa di eventi bellici, il suo ripristino richiederebbe stanziamenti ingentissimi del tutto sproporzionati alle necessità dell'utenza locale, adeguatamente servita dai trasporti su strada ordinaria.

F A B R E T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F A B R E T T I . Onorevole Sottosegretario, a prescindere dalla parte politica e dal suo impegno di cui prendo atto, non nascondo che la sua risposta circa le intenzioni del Ministero dei trasporti non mi soddisfa affatto. Se ho capito bene, dare qualche attrezzatura è per lei il massimo o quasi il massimo che si possa fare per queste linee trasversali.

Veramente una scelta di questo tipo da parte del Governo sui problemi dell'Italia centrale per quanto riguarda le ferrovie indica che o noi parlamentari, insieme con le forze politiche ed economiche, non riusciamo ad illustrare questi problemi o il Governo è sordo a queste esigenze, stando alla risposta che lei ha dato.

Non solo lei risponde negativamente a questa esigenza di ammodernamento e di potenziamento delle linee come un'esigenza primaria dello sviluppo economico, ma fa anche delle affermazioni che devo respingere perchè non sono vere. Quando si dice che le vetture della Roma-Ancona sono tra le migliori in uso in tutta la rete ferroviaria si fa un'affermazione non convalidata dai fatti: la realtà è diversa. Le vetture della Roma-Ancona (non parlo dei locomotori, su cui del resto non ho nemmeno una competenza specifica; ma nelle vetture ci viaggiamo sempre in tutte le linee d'Italia) sono le peggiori e credo che siano le stesse vetture delle altre linee dell'Italia centrale e di tante altre linee dell'Italia meridionale.

Se lei mi dice che le nuove vetture ritardano perchè le fabbriche non riescono a produrle, ebbene, questo è un altro discorso ed investe altri problemi, altre responsabilità; ma non venga a dirci che le vetture sono moderne, che il servizio va bene, perchè le cose che ho qui elencate sgorgano dalle labbra degli stessi tecnici delle ferrovie, senatore Cengarle.

Non ho portato qui uno *slogan* di carattere politico, ma la documentazione delle esigenze avvertite negli stessi ambienti delle Fer-

rovie dello Stato; per cui la risposta non può assolutamente soddisfarci.

Per quanto riguarda le linee minori, si capisce che c'è un costo: così come sono le ferrovie, la richiesta d'uso è relativa. Come volete che si usi la ferrovia per andare da Albacina a Portocivitanova, quando si impiegano oltre due ore di tempo, col rischio di restare durante l'inverno a metà strada, senza nemmeno un telefono per comunicare, rimanendo privi di collegamento, abbandonati a se stessi?

È evidente — si capisce — che i ritardi e le difficoltà sono dovuti al materiale che viene impiegato in quelle linee. O va bene anche quello? Ragioni tecniche avvertite negli stessi ambienti delle Ferrovie dicono che non è pensabile nè sopportabile che si usi quel materiale, nelle reti minori che voi chiamate « rami secchi ».

Questa è la verità. Allora bisogna che la questione sia rivista. Non posso non dico dichiararmi soddisfatto, ma nemmeno accettare una risposta del genere, perchè la ritengo priva di fondamento e lontana non solo dai bisogni generali ma dalla realtà in cui si trovano queste reti ferroviarie.

Confermo, dunque, qui la nostra critica; riconfermo queste esigenze ed invito ancora il Governo a riflettere su questi problemi, perchè vi torneremo sopra. Grazie.

**P R E S I D E N T E .** Lo svolgimento di interpellanze è esaurito.

#### **Discussione e approvazione del disegno di legge:**

**« Modificazione dell'articolo 1751 del Codice civile che disciplina la corresponsione della indennità per lo scioglimento del contratto di agenzia » (689)**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazione dell'articolo 1751 del Codice civile che disciplina la corresponsione dell'indennità per lo scioglimento del contratto di agenzia ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Tomassini. Ne ha facoltà.

**T O M A S S I N I .** Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, direi che il disegno di legge in esame è il momento conclusivo di un'esigenza che era stata già avvertita dalla giurisprudenza.

Vi sono, infatti, alcune ordinanze, tanto della Cassazione quanto dei giudici di merito, che hanno giudicato non manifestamente infondata, in relazione agli articoli 3, 4 e 36 della Costituzione, e ne rimisero perciò la cognizione alla Corte costituzionale, la questione relativa all'articolo in esame, primo comma, per la parte in cui dispone che l'indennità per lo scioglimento del contratto di agenzia a tempo indeterminato è dovuta solo se il contratto si sciogla per fatto non imputabile all'agente. Non starò qui a citare le numerose ordinanze, l'ordinanza della Cassazione del 3 luglio del 1968, quella della corte d'appello di Milano, quella del tribunale di Bologna e quella del tribunale di Padova. A sostegno di queste ordinanze e del nuovo indirizzo che si è registrato nella giurisprudenza vengono addotte le considerazioni che già la Corte costituzionale pose a base della dichiarazione di illegittimità costituzionale dell'articolo 2120, primo comma, laddove esso, nel caso di cessazione del rapporto di lavoro a tempo indeterminato, escludeva il diritto del prestatore ad una indennità proporzionale agli anni di servizio quando la cessazione stessa fosse derivata da licenziamento per sua colpa o da sue dimissioni volontarie. Anche all'indennità di risoluzione prevista dall'articolo in esame si è riconosciuto carattere retributivo, costituendo parte del compenso dovuto per il lavoro prestato, a corresponsione differita in ragione della necessità di agevolare il soggetto nel superamento delle difficoltà conseguenti alla estinzione del rapporto di lavoro. A tale proposito si è fatto anche richiamo alla relazione del Guardasigilli al codice civile, alla parte in cui avverte che si è inteso estendere al contratto di agenzia, per quanto concerne la estinzione del rapporto, i principi relativi al rapporto di lavoro subordinato; e si è anche

fatto riferimento al disposto dell'articolo 9 della legge 15 luglio 1966, numero 604, a tenore del quale l'indennità di anzianità è dovuta al lavoratore subordinato qualunque sia la causa di risoluzione del rapporto. Un motivo fondamentale è che l'agente, pur nell'autonomia della sua posizione, effettua prestazioni assimilabili sotto alcuni punti di vista a quelle di lavoro, sia per la natura intrinseca della sua attività, sia per i suoi obblighi verso il proponente.

Le considerazioni sopra esposte appaiono, in definitiva, coerenti con la ricostruzione dell'istituto dell'indennità di risoluzione previsto dall'articolo in esame. Tanto nell'indennità di anzianità spettante al lavoratore subordinato quanto in quella in discorso si ravvisa un modello generalizzato di valutazione del ruolo patrimoniale svolto dal lavoro (subordinato ed autonomo che sia) duraturamente prestato come elemento organizzativo dell'impresa.

Tuttavia la questione di legittimità costituzionale è stata dichiarata non fondata dalla sentenza della Corte costituzionale 25 maggio 1970, numero 75. Da qui si è determinato un conflitto tra le due corti, la Corte di cassazione e la Corte costituzionale, conflitto che, a mio avviso, bene viene oggi a risolvere il disegno di legge che stiamo esaminando.

La natura del rapporto di agenzia — argomenta tra l'altro la Corte costituzionale — è tale da non poter garantire all'agente un minimo vitale sicuro; l'indennità *ex* articolo 1751 non costituisce, come quella di anzianità del lavoratore subordinato, una retribuzione differita, essendo piuttosto il corrispettivo, a fine rapporto, di quella utilità (proccacciamento e conservazione della clientela) destinata a durare nel tempo, apportata all'impresa del proponente che non può dirsi retribuita con le provvigioni. Lo scioglimento del contratto — argomenta sempre la Corte costituzionale — a tempo indeterminato causato da fatto imputabile all'agente « è suscettibile di procurare al proponente un danno sia per sé che rispetto alla clientela », cosicché « non può dirsi irragionevole la norma secondo cui, operandosi una compensazione tra questo danno e quell'utilità, cada

il presupposto per la corresponsione dell'indennità »; dato poi che rapporto di agenzia e rapporto di lavoro non sono identici nè tra loro legislativamente assimilati, la diversità di trattamento non viola il principio di uguaglianza. Ma questi argomenti della Corte costituzionale non sono accettabili. Si tratta di argomenti che non tengono conto dell'equivalenza tra le clausole generali del fatto imputabile e della « giusta causa », storicamente e dogmaticamente dimostrabile, nè tengono conto delle conclusioni che se ne possono trarre sul piano della più comprensiva valutazione della natura giuridica e della funzione dell'indennità spettante a norma dell'articolo 1751 e sul piano, in particolare, della casistica concernente le dimissioni dell'agente, con la conseguente coerenza di una politica del diritto volta ad estendere all'agenzia, tutte le volte in cui ciò è possibile, l'evoluzione legislativa e giurisprudenziale che caratterizza almeno le grandi linee del diritto del lavoro.

Sono questi i motivi per i quali, onorevoli colleghi, il mio Gruppo esprimerà voto favorevole sul disegno di legge in esame, che viene ad armonizzare globalmente tutti i rapporti di lavoro, sia i rapporti di lavoro autonomo sia quelli di lavoro subordinato, a fondamento dei quali vi è la medesima esigenza che l'indennità valga a favorire colui che rompe il rapporto di lavoro. Desidero aggiungere che, se non riconosciamo questo diritto per colui che liberamente rompe il rapporto di lavoro dando le dimissioni, non riconosceremo quella libertà fondamentale che vi è anche nei rapporti di lavoro: infatti nel rapporto di lavoro non vi è un legame indissolubile e duraturo, ma si deve sempre rispettare la libera sfera privatistica di colui che ad un certo momento, per proprie esigenze, interrompe volontariamente il rapporto di lavoro stesso con un atto unilaterale. Si tratta, del resto, di un diritto potestativo che viene riconosciuto al lavoratore dipendente, qualunque esso sia, e che quindi deve essere garantito anche con il riconoscimento di un'indennità alla fine del rapporto. Siamo pertanto, ripeto, favorevoli al disegno di legge.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore Darè. Ne ha facoltà.

**DARÈ.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, la ragione principale per la quale prendo la parola è data dal fatto che non si può non constatare come questo provvedimento abbia impiegato circa due anni per giungere in Aula. Esso è stato, infatti, presentato il 30 maggio 1969 e viene discusso oggi, 10 maggio 1971. Si tratta di un provvedimento molto atteso dalla categoria interessata; e forse, se fosse stato approvato prima il nuovo Regolamento del Senato che assegna alle Commissioni un lavoro più importante e che quindi certamente alleggerirà l'Assemblea di lavoro inutile, la modifica di un piccolo comma dell'articolo 1751 del codice civile sarebbe potuto avvenire in maniera assai più rapida.

È questa la ragione principale, ripeto, per la quale ho voluto prendere la parola. E dopo le argomentazioni più che sufficienti portate dal collega Tomassini, mi limiterò a fare alcune osservazioni su questo disegno di legge che reca appunto la modifica dell'articolo 1751 del codice civile che disciplina la corresponsione dell'indennità per lo scioglimento del contratto di agenzia.

La Corte costituzionale, come è noto, contrariamente alle aspettative dello stesso Ministro di grazia e giustizia, presentatore del disegno di legge in oggetto, ha dichiarato con la sentenza 25 maggio 1970, n. 75, non fondata, in riferimento agli articoli 3 e 36 della Costituzione, la questione di legittimità costituzionale dell'articolo 1751 del codice civile, secondo il quale l'indennità per lo scioglimento del contratto di agenzia a tempo indeterminato è dovuta solo se il contratto si scioglie per fatto non imputabile all'agente.

Le motivazioni della Corte, anche se volessero ritenersi astrattamente indiscutibili dal punto di vista giuridico, urtano in realtà con la vera situazione di fatto della stragrande maggioranza della categoria degli agenti. Il sostenere infatti che l'agente, piuttosto che un lavoratore subordinato, è in realtà giuridicamente un imprenditore al servizio di un altro imprenditore e che pertanto lo scioglimento del contratto a tempo determina-

to causato da fatto imputabile all'agente è suscettibile di procurare al proponente un danno e che questo danno va compensato a discapito dall'utilità che l'agente ha apportato al preponente stesso può anche essere valido astrattamente. È però altrettanto valido sostenere che sul piano concreto, nella maggioranza dei casi, il livello quantitativo del danno che subisce il preponente è certamente inferiore a quello dell'agente.

D'altra parte poi — ed è ciò che importa — non c'è un necessario rapporto tra una norma costituzionalmente legittima ed una norma socialmente giusta.

Di conseguenza, sembra giusto approvare il disegno di legge in oggetto, in quanto con esso si elimina una palese disparità di trattamento, diciamo di fatto se non di diritto, tra la categoria degli agenti di commercio e gli altri lavoratori.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare il senatore Tropeano. Ne ha facoltà.

**TROPEANO.** Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, al momento della presentazione di questo disegno di legge non era ancora intervenuta la sentenza della Corte costituzionale che ha dichiarato non fondata l'eccezione di legittimità costituzionale della norma della quale oggi ci occupiamo. Questo potrebbe far credere a qualcuno che, in relazione al pronunciato della Corte costituzionale, debba considerarsi quasi inopportuna la proposta avanzata dal Ministro di grazia e giustizia del tempo. Ritengo, invece, anche per le cose già dette dal collega Tomassini, che proprio in conseguenza del pronunciato della Corte costituzionale si appalesa quanto mai urgente una sostanziale modificazione dell'articolo 1751. Credo che la Corte costituzionale, nel respingere l'eccezione di incostituzionalità della norma, non ha tenuto conto della evoluzione che nel tempo ha subito lo stesso rapporto di agenzia; nel senso, a mio giudizio, che se è vero che tempo fa il rapporto di agenzia poteva essere linearmente determinato, così come linearmente veniva determinato in dottrina e in giurisprudenza, l'evoluzione degli ultimi tempi ha caratterizzato lo

stesso rapporto in modo diverso ed ha fatto sorgere una serie di problemi che hanno sempre ravvicinato la natura del rapporto di agenzia a quella del rapporto di lavoro subordinato.

Già basterebbe rilevare che oggi i compensi per l'agente non sono più costituiti soltanto dalle provvigioni: nella maggior parte dei casi vediamo accompagnate le provvigioni da uno stipendio minimo e da particolari indennità che all'agente vengono corrisposti. Non solo, ma le pretese del proponente molto spesso hanno portato alla limitazione di quell'autonomia e di quella libertà che all'agente prima si concedeva e che era addirittura il fatto più significativo e caratterizzante il rapporto dell'agente di commercio. Ora, se è vero come è vero e come aveva rilevato, a nostro giudizio giustamente, la Suprema Corte di cassazione, che anche nel caso degli agenti di commercio l'indennità di fine rapporto non può non essere considerata che retribuzione differita, al pari del rapporto di lavoro subordinato, la necessità di garantire all'agente la percezione di questa indennità in ogni caso era quanto mai urgente. Ma siamo favorevoli a questo disegno di legge soprattutto perchè riteniamo che questo debba costituire un primo passo verso l'ammmodernamento della legislazione che riguarda questo particolare rapporto. Mi si consenta di dire che nella norma del codice civile di cui ci accingiamo a modificare soltanto il primo comma, nel contesto dell'articolo 1751 troviamo, ad esempio, un secondo comma che è grandemente limitativo dei diritti del lavoratore, dell'agente di commercio. Infatti comprenderei che si concedesse facoltà al proponente di trattenere sulle indennità di fine rapporto le somme eventualmente anticipare per atti di previdenza. Ma il secondo comma contiene addirittura un'assurdità perchè prevede che la detrazione sia computata sulle indennità di fine rapporto in relazione a quanto l'agente potrà percepire in conseguenza di atti di previdenza volontariamente compiuti dal proponente. In pratica, pertanto, ove il proponente avesse versato una somma per contribuire alla formazione delle condizioni nelle quali l'agente venga a maturare il diritto alla pensione, stando alla dizione

letterale di questa norma, dalle indennità di fine rapporto bisognerebbe detrarre l'intero importo di quella parte di pensione che egli verrebbe a percepire in conseguenza degli atti di previdenza compiuti dal datore di lavoro, il che non può che essere considerato un assurdo.

Ma io credo che proprio per le cose che sono state già dette e per gli orientamenti che si sono manifestati nel corso degli ultimi anni, dovremo provvedere ad una riforma più sostanziale fino a determinare in modo certo, anche per l'agente di commercio, il minimo di indennità di fine rapporto di lavoro che egli potrà percepire al momento dello scioglimento del rapporto stesso. Credo che questo potremo fare richiamandoci alla legge del 18 dicembre 1960 n. 561, che determina, per quanto riguarda gli impiegati privati, l'indennità minima da corrispondere ai lavoratori all'atto della cessazione del rapporto.

Queste cose io dico per confermare non solo l'urgenza del provvedimento del quale ci stiamo occupando, ma anche per chiarire lo spirito con il quale il nostro Gruppo darà il suo voto favorevole.

**P R E S I D E N T E**. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare il senatore Piccolo, facente funzione di relatore.

**P I C C O L O**, *f. f. relatore*. Mi riporto alla relazione del senatore Zuccalà che interpretando il pensiero della 2<sup>a</sup> Commissione illustra esaurientemente la ragione ed il fondamento del disegno di legge n. 689, approvato all'unanimità dalla predetta Commissione. Esso risponde alla necessità di imprimere ai rapporti di lavoro in tema di contratti di agenzia le stesse note sostanziali comuni agli altri contratti di lavoro. In buona sostanza, agli agenti delle agenzie, autentici lavoratori, vincolati con contratti a tempo indeterminato, viene assicurato, col presente disegno di legge, in caso di scioglimento del contratto stesso, qualunque ne sia la causa, il trattamento di indennizzo adeguato agli anni di servizio, modificandosi in questo senso il primo comma dell'articolo 1751 del codice civile, che il trattamento prevedeva solo



nel caso che il contratto a tempo indeterminato fosse stato sciolto per causa non imputabile all'agente. Con ciò veniva ad essere alterato e falsato lo spirito di tale indennità, che ha carattere retributivo.

Questa modifica è necessaria per aderire allo spirito della Costituzione e per uniformare i contratti di lavoro che regolano i rapporti nel campo delle agenzie alle norme previste per gli altri contratti di lavoro di cui all'articolo 2120 del codice civile, relativamente alle indennità di anzianità. Questo disegno di legge, quindi, si imponeva anche per dirimere qualche divergenza di interpretazione affiorata in materia nelle decisioni della Corte di cassazione e della Corte costituzionale, come è precisato nella relazione Zuccalà ed in quella del Governo che accompagna il disegno di legge in esame. Ritengo quindi che il Senato, approvando questo disegno di legge, assolve ad un dovere di chiarezza e di giustizia equitativa a favore dei lavoratori che operano nel settore dei contratti di agenzia.

**P R E S I D E N T E .** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

**P E N N A C C H I N I ,** *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il Governo, nel concordare con le conclusioni cui sono pervenuti il senatore Zuccalà, che ha redatto la relazione scritta, il senatore Piccolo, che ha testè svolto la relazione orale, il senatore Tomassini, il senatore Darè e il senatore Tropeano, che tutti ringrazia, raccomanda agli onorevoli senatori l'approvazione del presente disegno di legge nell'intento soprattutto di adeguare il nostro ordinamento alle istanze della società civile mediante la previsione che l'indennità per lo scioglimento del contratto di agenzia sia dovuta in ogni caso di cessazione del rapporto di lavoro, qualunque ne sia la causa.

In tal modo, così come è stato già qui ben rappresentato e indipendentemente da quelle difformità che si sono verificate tra la Corte costituzionale e la Corte di cassazione, viene regolata in maniera uniforme l'indennità che è dovuta non solo indipendentemente dalla

causa estintiva, ma soprattutto in perfetta analogia tra il rapporto di lavoro subordinato e il rapporto di agenzia, in armonia cioè con quanto indicato nella relazione ministeriale di presentazione del testo definitivo del codice civile vigente. Grazie, signor Presidente.

**P R E S I D E N T E .** Passiamo ora alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

**A R N O N E ,** *Segretario:*

#### *Articolo unico.*

Il primo comma dell'articolo 1751 del Codice civile è sostituito dal seguente:

« All'atto dello scioglimento del contratto a tempo indeterminato, il preponente è tenuto a corrispondere all'agente un'indennità proporzionale all'ammontare delle provvigioni liquidategli nel corso del contratto e nella misura stabilita dai contratti collettivi, dagli usi o, in mancanza, dal giudice secondo equità ».

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**È approvato.**

#### **Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni**

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

Tali risposte saranno pubblicate nell'apposito fascicolo.

#### **Annunzio di interrogazioni**

**P R E S I D E N T E .** Si dia lettura delle interrogazioni, con richiesta di risposta scritta, pervenute alla Presidenza.

A R N O N E , *Segretario:*

VERONESI, BERGAMASCO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se deve considerarsi responsabilmente ufficiosa, e così rispondente a verità, come ci si augura, la nota diffusa dall'agenzia « Italia » secondo la quale ambienti responsabili del Ministero dell'interno avrebbero espressamente dichiarato che deve ritenersi destituita da qualsiasi fondamento la notizia, diffusa dal quotidiano del mattino « Il Tempo », secondo cui il prefetto di Milano, dottor Libero Mazza, starebbe per essere allontanato dal capoluogo lombardo. (int. scr. - 5162)

BLOISE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se siano a conoscenza della grave situazione, che non può essere ulteriormente tollerata, in cui versano gli assegnatari di un lotto di alloggi a riscatto costruiti dalla GESCAL, nel 1960, in Cassano Jonio.

Trattasi di abitazioni che, fin dai primi mesi della loro costruzione, hanno presentato gravi difetti tecnici, tali da richiamare la preoccupata attenzione di autorità ed organi di stampa e da indurre alla presentazione di una interrogazione al Ministro del lavoro e della previdenza sociale. In risposta alla stessa veniva comunicato che la GESCAL aveva autorizzato, fin dal 6 marzo 1964, l'Istituto autonomo delle case popolari di Cosenza ad eseguire tutte le opere necessarie. Tali assicurazioni, purtroppo, non trovarono conferma poichè solo in data 25 gennaio 1966 il predetto Istituto compilava una perizia tecnica per l'esecuzione di lavori, per l'ammontare di circa 13 milioni di lire, per il risanamento degli alloggi, trasmettendola alla GESCAL per l'approvazione. Senonchè, senza la minima avvedutezza e non si sa sulla base di quali criteri, la GESCAL riduceva tale somma alla misura irrisoria di lire 1.473.000, che consentiva l'attuazione di interventi del tutto inconsistenti, inutili e dispersivi.

La situazione andava peggiorando, fino a divenire addirittura drammatica, in seguito ai continui allagamenti che richiedevano numerosi interventi da parte dei vigili del fuo-

co di Cosenza e Castrovillari per liberare gli appartamenti dalle acque; si verificava, inoltre, lo smottamento di un muraglione a valle del fabbricato, con gravissimo nocumento di tutti gli alloggi, e continuava l'infiltrazione delle acque piovane dai tetti; lo scorso inverno, poi, le abbondanti nevicate hanno compromesso la stabilità dei tetti e di tutti i piani superiori degli edifici.

Gli interventi d'urgenza esperiti dall'Amministrazione autonoma delle case popolari, data la loro assoluta inadeguatezza, non hanno potuto evitare la completa rovina delle grondaie e dei tetti, che dovranno essere completamente ricostruiti seguendo le indicazioni della perizia originariamente compilata e dalla quale la GESCAL si è discostata senza validi criteri.

Tutto ciò ha portato gli assegnatari delle predette abitazioni in uno stato di disperazione tale da indurli alla mancata stipulazione dei contratti ed alla sospensione del pagamento dei canoni. Inoltre, gli stessi si sono riservati di depositare tutti gli atti presso la locale Procura della Repubblica per chiedere l'apertura di un'inchiesta.

Rendendosi conto di tale drammatica situazione, l'Istituto autonomo delle case popolari di Cosenza ha ritrasmesso alla GESCAL la perizia integrale del 25 gennaio 1966, sollecitandone, anche telegraficamente, l'approvazione.

Si chiede, pertanto, di conoscere quali urgenti interventi il Governo intenda adottare per porre rimedio ad uno stato di cose che minaccia non più soltanto l'integrità delle opere, ma la stessa sicurezza delle persone. (int. scr. - 5163)

DERIU. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

1) se, ed in quale misura, sussistono oggettivamente nella regione lombarda le gravi e pericolose condizioni denunciate nell'inchiesta pubblicata da un autorevole quotidiano romano;

2) se le pubbliche autorità ed i vari organi dello Stato democratico hanno adottato provvedimenti (e quali) intesi a neu-

tralizzare ed a reprimere l'attività illegale delle diverse organizzazioni che hanno posto in essere sistemi para-militari e di vera e propria guerriglia;

3) per quali arcani motivi i pubblici poteri (Magistratura compresa) hanno consentito, e consentono tuttora, l'occupazione permanente e la trasformazione di locali dell'Università di Stato di Milano in « quartiere generale » di gruppi estremisti ed esagitati, i quali perseguono l'obiettivo di terrorizzare le popolazioni e di scardinare l'organizzazione produttivistica, scolastica e statutale, mediante un'intensa azione eversiva e l'uso sistematico della violenza a tutti i livelli. (int. scr. - 5164)

#### **Ordine del giorno per le sedute di martedì 11 maggio 1971**

**P R E S I D E N T E .** Il Senato tornerà a riunirsi domani, martedì 11 maggio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

#### **I. Seguito della discussione dei disegni di legge:**

Riforma dell'ordinamento universitario (612).

NENCIONI ed altri. — Modifica dell'ordinamento universitario (30).

GERMANÒ ed altri. — Nuovo ordinamento dell'Università (394).

GRONCHI ed altri. — Provvedimenti per l'Università (408).

SOTGIU ed altri. — Riforma dell'Università (707).

ROMANO ed altri. — Esercizio dei diritti democratici degli studenti nella scuola (81).

BALDINI e DE ZAN. — Assunzione nel ruolo dei professori aggregati e stabilizzazione dell'incarico di alcune categorie di incaricati liberi docenti (229).

FORMICA. — Nuove provvidenze per i tecnici laureati delle Università (236).

TANGA. — Norme per l'immissione in ruolo dei docenti universitari (1407).

#### **II. Discussione del disegno di legge:**

TERRACINI. — Del giuramento fiscale di verità (524).

La seduta è tolta (ore 18,45).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari