SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

215ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

LUNEDÌ 6 FEBBRAIO 1989

Presidenza del vice presidente TAVIANI,
indi del presidente SPADOLINI

INDICE

CONGEDI E MISSIONI .. .. *Pag.* 3

SENATO

Composizione 3

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA SULLE CONDIZIONI DI LAVORO NELLE AZIENDE

Variazioni nella composizione 4

COMMISSIONI PERMANENTI

Variazioni nella composizione 4

CORTE COSTITUZIONALE

Trasmissione di sentenze in ordine alla valutazione della insindacabilità di cui all'articolo 68, primo comma, della Costituzione 4

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati e assegnazione 4

Annunzio di presentazione e assegnazione .. *Pag.* 5

Assegnazione 5

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO 6

DISEGNI DI LEGGE

Seguito della discussione congiunta:

«Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 545, recante disposizioni in materia di finanza pubblica» **(1490)** (*collegato alla manovra finanziaria, agli effetti dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento*);

«Disposizioni in materia di finanza pubblica» **(1455)** (*collegato alla manovra finanziaria, agli effetti dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1400)

Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 1490, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 545, recante disposizioni in materia di finanza pubblica»:

FERRARI-AGGRADI *(DC)* ..... *Pag.* 6

Votazione nominale con scrutinio simultaneo 8

SULL'ORDINE DEI LAVORI

PRESIDENTE 9, 11
MANCINO *(DC)* 10
* MAFFIOLETTI *(PCI)* 11

DISEGNI DI LEGGE

Discussione congiunta:

«Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime» **(1452)** (*collegato alla manovra finanziaria, agli effetti dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

«Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime» **(1492)** (*collegato alla manovra finanziaria, agli effetti dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento*) (*Relazione orale*).

Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 1492, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime».

Rinvio in Commissione del disegno di legge n. 1452:

REZZONICO *(DC), relatore* ..... 13 e *passim*
* LIBERTINI *(PCI)* 15, 39, 62
BERNARDI *(DC)* 21, 36, 74
GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* ..... 24 e *passim*
SENESI *(PCI)* ..... 34 e *passim*
* PATRIARCA *(DC)* 35, 69
* SANTINI *(PSI)* 36, 42
VISCONTI *(PCI)* ..... 42 e *passim*
MARIOTTI *(Fed. Eur. Ecol.)* 45
PINNA *(PCI)* ..... 58 e *passim*
* BISSO *(PCI)* 59
FIORINO, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 61, 62, 68
GIUSTINELLI *(PCI)* 64, 65, 66
* VISCA *(PSI)* 69
LOTTI *(PCI)* 70
POLLICE *(Misto-DP)* 72
CORLEONE *(Fed. Eur. Ecol.)* 74

Votazioni nominali con scrutinio simultaneo 37 e *passim*

INTERROGAZIONI

Per lo svolgimento:

PRESIDENTE ..... *Pag.* 77
CORLEONE *(Fed. Eur. Ecol.)* 77
SIGNORI *(PSI)* 77

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MARTEDÌ 7 FEBBRAIO 1989 78

ALLEGATO

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati 79
Annunzio di presentazione 80
Apposizione di nuove firme 83
Assegnazione 83
Rimessione all'Assemblea 85
Nuova assegnazione 85
Richieste di parere 85
Approvazione da parte di Commissioni permanenti 86
Presentazione di relazioni 87

GOVERNO

Trasmissione di documenti 89

DOMANDE DI AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Deferimento 90
Presentazione di relazioni 91

CORTE COSTITUZIONALE

Ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità 91

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di documentazione 91

PARLAMENTO EUROPEO

Trasmissione di documenti 92

UNIONE DELL'EUROPA OCCIDENTALE

Trasmissione di documenti 92

CONSIGLIO D'EUROPA

Trasmissione di documenti 92

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio di risposte scritte 93
Annunzio 93, 95
Interrogazioni da svolgere in Commissione .. 129

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

Presidenza del vice presidente TAVIANI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 17*).
Si dia lettura del processo verbale.

VENTURI, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 26 gennaio.*

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

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Abis, Acone, Boato, Carli, Cassola, Cattanei, Coletta, Covatta, Covi, De Cinque, Donato, Fontana Alessandro, Franchi, Giacchè, Ianni, Mazzola, Meoli, Nepi, Ongaro Basaglia, Pecchioli, Pizzo, Pizzol, Salvi, Spadaccia, Taramelli, Tedesco Tatò, Zaccagnini, Zanella, Zito.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Antoniazzi, Bissi, Bossi, Florino, a Brescia, per attività della Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni di lavoro nelle aziende; Cardinale, Consoli, Dujany, Fogu, Mantica, Pulli, in Congo, Nigeria e Costa D'Avorio, per attività della Commissione parlamentare per la ristrutturazione e riconversione industriale e per i programmi delle partecipazioni statali; Fassino, a Parigi, per attività dell'UEO.

Senato, composizione

PRESIDENTE. Informo che la Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari ha comunicato che, occorrendo provvedere, ai sensi dell'articolo 21 della legge elettorale per il Senato, alla attribuzione del seggio resosi vacante nella regione Toscana, in seguito alla morte del senatore Mario Biagioni, ha riscontrato, nella seduta del 1° febbraio 1989, che il primo dei candidati non eletti del Gruppo, cui il predetto senatore apparteneva, è il signor Sergio Sanesi.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione e proclamo senatore il candidato Sergio Sanesi per la regione Toscana.

Avverto che da oggi decorre, nei confronti del nuovo proclamato, il termine di venti giorni per la presentazione di eventuali reclami.

Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni di lavoro nelle aziende, variazioni nella composizione

PRESIDENTE. Comunico di aver chiamato a far parte della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni di lavoro nelle aziende, ai sensi dell'articolo 2 della deliberazione adottata dal Senato della Repubblica nella seduta pomeridiana del 7 luglio 1988, il senatore Perugini, in sostituzione della senatrice Falcucci, dimissionaria.

Commissioni permanenti, variazioni nella composizione

PRESIDENTE. Su designazione del Gruppo democratico cristiano è stata apportata la seguente variazione alla composizione delle Commissioni permanenti:

8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

Il senatore Lauria entra a farne parte in sostituzione del senatore Picano, entrato a far parte del Governo.

Corte costituzionale, trasmissione di sentenze in ordine alla valutazione della insindacabilità di cui all'articolo 68, primo comma, della Costituzione

PRESIDENTE. In relazione alla deliberazione dell'8 marzo 1988, con la quale l'Assemblea decise che il Senato dovesse costituirsi in giudizio innanzi alla Corte costituzionale nel ricorso per conflitto di attribuzioni sollevato il 9 giugno 1987 dalla Corte di appello di Roma, sezione I civile, in merito alla deliberazione adottata da questa Assemblea il 5 marzo 1986, comunico che la Corte costituzionale stessa, con sentenza n. 1150 del 29 dicembre 1988, depositata nella stessa data in cancelleria, ha dichiarato che spetta al Senato valutare le condizioni dell'insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione; ma che, nella specie, il modo di esercizio di tale potere non legittimava la statuizione che «il procedimento civile pendente, nel quale il senatore Marchio è convenuto per il risarcimento del danno, è necessariamente assorbito nella suddetta deliberazione di insindacabilità».

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati e assegnazione

PRESIDENTE. In data 3 febbraio 1989, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 3495. – «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 553, recante finanziamento degli oneri per la partecipazione italiana alla Fiera internazionale del libro di Francoforte 1988» (1568) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Detto disegno di legge è stato deferito, in sede referente, alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione), nella stessa data, previ pareri della 3ª, della 5ª, della 7ª e della 10ª Commissione.

È stato inoltre deferito alla Commissione stessa ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento.

Disegni di legge, annunzio di presentazione e assegnazione

PRESIDENTE. In data 4 febbraio 1989, è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro di grazia e giustizia:

«Conversione in legge del decreto-legge 3 febbraio 1989, n. 29, recante disposizioni urgenti per l'attuazione dell'articolo 7 della legge costituzionale 16 gennaio 1989, n. 1» (1570).

Detto disegno di legge è stato deferito, in data 6 febbraio 1989, alla 2ª Commissione permanente (Giustizia), in sede referente, previo parere della 1ª Commissione permanente.

È stato inoltre deferito alla 1ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento.

Disegni di legge, assegnazione

PRESIDENTE. In data 30 gennaio 1989, i seguenti disegni di legge sono stati deferiti

– in sede referente:

alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 dicembre 1988, n. 526, recante disposizioni per il differimento al 1° gennaio 1990 del termine di entrata in funzione del Servizio centrale della riscossione dei tributi, nonchè per assicurare la riscossione delle imposte dirette nell'anno 1989» (1552) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 13ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

alla 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali):

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 dicembre 1988, n. 527, recante disposizioni urgenti in materia di emergenze connesse allo smaltimento dei rifiuti industriali» (1551) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 10ª, della 12ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

I suddetti disegni di legge sono stati inoltre deferiti alla 1ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento.

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

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, nel corso della seduta dovranno essere effettuate votazioni con procedimento elettronico. Avverto pertanto che da questo momento decorre il termine di venti minuti, previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento.

Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 545, recante disposizioni in materia di finanza pubblica» (1490) (*collegato alla manovra finanziaria, agli effetti dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento*);

«Disposizioni in materia di finanza pubblica» (1423) (*collegato alla manovra finanziaria, agli effetti dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento) (Approvato dalla Camera dei deputati*);

Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 1490, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 545, recante disposizioni in materia di finanza pubblica»

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione, per la sola votazione finale, del disegno di legge n. 1490, nonchè del disegno di legge n. 1423.

Ricordo che trattandosi di un provvedimento collegato alla manovra finanziaria agli effetti dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento, si procederà con votazione nominale a scrutinio simultaneo. Passiamo alla votazione finale.

FERRARI-AGGRADI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARI-AGGRADI. Signor Presidente, intervengo non solo per esprimere il voto favorevole del Gruppo della democrazia cristiana, e con questo la piena adesione al provvedimento al nostro esame, ma anche per formulare alcune considerazioni sul lavoro che abbiamo fatto.

Il disegno di legge n. 1490 costituisce, come è noto, lo strumento d'urgenza nel quale sono state trasferite le norme contenute nel disegno di legge n. 1423, che costituisce uno dei provvedimenti collegati alla manovra di bilancio, ai sensi dell'articolo 126-*bis* del Regolamento.

Noi riteniamo che la vicenda della sessione di bilancio per il 1989 meriti una riflessione pacata per valutare il significato complessivo della nuova

cornice normativa introdotta con la legge n. 362 del 1988 e con le connesse modifiche regolamentari.

Peraltro, di tutti i provvedimenti collegati quello al nostro esame contiene certamente le disposizioni più direttamente strumentali alla gestione della manovra di bilancio: strumentali nel senso che si tratta di norme che intervengono su questioni tipicamente di procedura finanziaria e contabile. Non è un caso che, pur nella complessa vicenda che si è sviluppata presso la Camera dei deputati, in prima lettura, sull'insieme dei provvedimenti collegati, il disegno di legge sulla finanza pubblica è stato uno dei pochi ad essere sollecitamente approvato e trasmesso a questo ramo del Parlamento.

Ritengo che proprio il buon lavoro fatto in sede di Commissione bilancio (lavoro che ha consentito di introdurre modifiche di rilievo, soprattutto nel comparto delle norme di carattere più direttamente contabile, penso in particolare alla nuova formulazione dell'articolo sui termini di perenzione dei residui di stanziamento), avrebbe potuto senz'altro consentire una conclusione dell'*iter* parlamentare (almeno in questo ramo del Parlamento), entro il 31 dicembre 1988.

Presidenza del presidente SPADOLINI

(*Segue* FERRARI-AGGRADI). È noto comunque che la situazione che si è venuta a creare ha costretto il Governo a trasferire su strumenti di urgenza l'insieme delle misure più direttamente condizionanti la riuscita della manovra 1989; manovra che del resto, nei suoi equilibri contabili, risultava già pienamente riflessa nei documenti di bilancio approvati entro il 31 dicembre.

Pertanto, si è reso necessario (anche per garantire la continuità della vigenza delle norme entrate in vigore col decreto-legge in esame) trasferire sul predetto decreto-legge tutto il lavoro fatto in Commissione bilancio sul disegno di legge n. 1423.

Nel complesso si tratta di un lavoro di grande interesse che si segnala soprattutto per due disposizioni qualificanti: la prima, l'ho già indicata, reca una nuova disciplina dei residui di stanziamento (nuovo testo dell'articolo 6) e c'è poi il nuovo articolo 5 del disegno di legge di conversione in materia di ripartizione del Fondo sanitario nazionale. Soprattutto quest'ultima norma dà concretamente avvio a quel processo di responsabilizzazione e regionalizzazione del sistema sanitario da più parti auspicato e che noi condividiamo pienamente.

Ritengo, quindi, che il testo al nostro esame meriti una piena e convinta approvazione a testimonianza del lavoro proficuo anche se non privo, come inevitabile in una reale dialettica parlamentare, di momenti di vivace ma anche positivo confronto. È con questo spirito che diamo il nostro voto favorevole, voto che confidiamo sia accolto da ampia parte della nostra Assemblea. (*Vivi applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Sospendo la seduta fino alle 17,43, termine di scadenza dei venti minuti di preavviso richiesti per la votazione con il sistema elettronico.

(*La seduta, sospesa alle ore 17,30, è ripresa alle ore 17,43*).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, del disegno di legge n. 1490 nel suo complesso.

I senatori favorevoli voteranno sì.

I senatori contrari voteranno no.

(*Segue la votazione*).

Votano sì *i senatori:*

Acquarone, Agnelli Arduino, Aliverti, Amabile, Andò, Andreatta, Angeloni, Azzarà, Azzaretti,

Bausi, Beorchia, Berlanda, Bernardi, Boggio, Bompiani, Bonalumi, Bonora, Bosco, Busseti, Butini,

Cabras, Calvi, Cappelli, Cappuzzo, Carta, Casoli, Ceccatelli, Chimenti, Cimino, Coco, Colombo, Condorelli, Cortese, Covello, Coviello, Cuminetti, Cutrera,

D'Amelio, De Giuseppe, Dell'Osso, De Rosa, De Vito, Diana, Di Lembo, Dipaola, Di Stefano,

Elia, Emo Capodilista, Evangelisti,

Fabbri, Falcucci, Fanfani, Favilla, Ferrari-Aggradi, Fioret, Fontana Elio, Fontana Giovanni Angelo, Fontana Walter,

Gallo, Genovese, Gerosa, Giacovazzo, Giagu Demartini, Giugni, Golfari, Granelli, Grassi Bertazzi, Graziani, Gualtieri, Guizzi, Guzzetti,

Ianniello,

Jervolino Russo,

Kessler,

Lauria, Leonardi, Leone, Lipari, Lombardi,

Mancia, Mancino, Manieri, Manzini, Marinucci Mariani, Mariotti, Marniga, Meraviglia, Mezzapesa, Montresori, Mora, Moro, Muratore, Murmura,

Natali, Nieddu,

Orlando,

Parisi, Patriarca, Pavan, Perina, Perricone, Perugini, Petronio, Picano, Pierri, Pinto, Poli, Postal, Putignano,

Rezzonico, Ricevuto, Rosati, Ruffino, Rumor,

Salerno, Santalco, Santini, Saporito, Sartori, Scevarolli, Signori, Spitella,

Tagliamonte, Tani, Taviani, Toth, Triglia,

Vella, Ventre, Venturi, Vercesi, Vettori, Visca,

Zangara, Zecchino.

Votano no *i senatori:*

Alberici, Andreini,

Battello, Berlinguer, Bisso, Boffa,

Callari Galli, Casadei Lucchi, Cavazzuti,

Giustinelli,
Imbrìaco, Imposimato,
Lama, Libertini, Lops, Lotti, Maffioletti, Margheriti, Meriggi,
Pasquino, Petrara, Pinna, Pollice,
Riva,
Scardaoni, Senesi, Serri, Spetič,
Tornati,
Vecchietti, Vesentini, Vetere, Vignola, Visconti, Vitale, Volponi.

Si astengono i senatori:

Corleone, Strik Lievers.

Sono in congedo i senatori:

Abis, Acone, Boato, Carli, Cassola, Cattanei, Coletta, Covatta, Covi, De Cinque, Donato, Fontana Alessandro, Franchi, Giacchè, Ianni, Mazzola, Meoli, Nepi, Ongaro Basaglia, Pecchioli, Pizzo, Pizzol, Salvi, Spadaccia, Taramelli, Tedesco Tatò, Zaccagnini, Zanella, Zito.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori:

Antoniazzi, Bissi, Bossi, Florino, Cardinale, Consoli, Dujany, Fogu, Mantica, Pulli, Fassino.

Risultato di votazione

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, del disegno di legge n. 1490 nel suo complesso, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 545, recante disposizioni in materia di finanza pubblica».

Senatori votanti	173
Maggioranza	87
Favorevoli	135
Contrari	36
Astenuti	2

Il Senato approva.

In conseguenza dell'approvazione del disegno di legge n. 1490, il disegno di legge n. 1423 risulta assorbito.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, tenutasi nel pomeriggio di giovedì 2 febbraio, ha preso atto della richiesta avanzata dai senatori comunisti di rimessione all'Assemblea del disegno di legge n. 1452 – in materia di trasporti e concessioni marittime – già deferito all'esame della 8ª Commissione permanente in sede deliberante.

L'ordine del giorno dell'Assemblea per la seduta odierna veniva quindi integrato con la discussione del disegno di legge sui trasporti, che sarebbe dovuta avvenire congiuntamente a quella del parallelo decreto-legge, di cui la Commissione aveva già concluso l'esame nella seduta del 26 gennaio.

La Conferenza dei Capigruppo ha quindi unanimemente convenuto sul fatto che nel corso della odierna seduta – e cioè entro le ore 24 – l'Assemblea sarebbe dovuta passare alla discussione ed al voto finale sul decreto-legge.

MANCINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, pongo una questione di forma e di sostanza che non intendo far passare sotto tono.

Alla Conferenza dei Capigruppo di venerdì 27 gennaio venne convenuto all'unanimità: *a*) di approvare nella seduta del 27 gennaio il disegno di legge sulla fiscalizzazione degli oneri sociali; *b*) di approvare in sede deliberante, nel testo licenziato dalla Camera, il disegno di legge sui trasporti; *c*) di dichiarare conseguentemente nel corso della seduta del 27 gennaio la decadenza del decreto-legge sui trasporti; *d*) di impegnare la seduta di oggi per la sola approvazione finale del disegno di legge sulla finanza pubblica.

Le ricordate decisioni sono state solo parzialmente onorate, tant'è che oggi siamo chiamati ad approvare, dopo il disegno di legge sulla finanza pubblica (cosa che abbiamo fatto testè), o il disegno di legge ordinario o il disegno di legge di conversione del decreto-legge sui trasporti.

Ella sa, onorevole Presidente, quanta disponibilità assicura il mio Gruppo in ogni occasione e sede per realizzare intese. Siamo infatti sempre attenti a farci carico delle ragioni altrui e a considerare opportuna ed utile la dialettica tra i Gruppi. Quando si realizza un accordo come quello registrato alla Conferenza dei Capigruppo del 27 gennaio (abbandono del decreto-legge sui trasporti e approvazione nel testo della Camera del disegno di legge recante lo stesso oggetto) e qualcuno, singolo o Gruppo, lo infrange, vale il principio regolamentare della definitività del calendario, sancito nel terzo comma dell'articolo 55, o fa premio il comportamento elusivo che si dovesse registrare in una delle Commissioni ove l'intesa deve essere perfezionata? Il rispetto del calendario approvato all'unanimità vincola tutti o ammette unilaterali ripensamenti?

La programmata dichiarazione di decadenza del decreto-legge nella seduta del 27 gennaio – non oggi – non doveva e non poteva subire rinvii; e se non doveva e non poteva subire rinvii, anche l'esame del disegno di legge doveva essere esaurito prima della scadenza improrogabile fissata in calendario ai soli fini della decadenza. Chi deve garantire il rispetto di un calendario reso definitivo, onorevole Presidente, da una conclusione unanime nella Conferenza dei Capigruppo? È una domanda che sollevo dopo aver registrato la sterile, per me, lamentazione che i patti vengano infranti senza la possibilità di un richiamo al loro rispetto. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

MAFFIOLETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* MAFFIOLETTI. Signor Presidente, credo che l'insistenza del senatore Mancino su questioni procedurali quali quelle sollevate non riesca a mascherare un problema politico, cioè che il Senato si è trovato dinanzi ad un groviglio di procedure per le scelte contorte operate dal Governo per cui, con lo stesso contenuto, si presentava un disegno di legge e poi un decreto-legge, e la maggioranza, senza compiere una scelta istituzionale, ma lavorando a «zig zag», sceglieva per la finanza pubblica il decreto-legge, per la sanità il disegno di legge, e così via, procedendo con questo sistema assai contorto. L'intrigo procedurale prosegue, tanto è vero che poco fa il vice presidente Taviani ci leggeva una procedura non corrispondente alle decisioni della Commissione lavori pubblici di questa mattina.

Questa complicazione del lavoro parlamentare deriva da precise responsabilità politiche. Il fatto che il senatore Mancino richiami su un punto di dettaglio la questione delle regole non può farci dimenticare che qui sono state violate abbondantemente le regole, che la complicazione procedurale deriva da evidenti responsabilità politiche, da noi denunciate in quest'Aula, e che la garanzia sul rispetto delle regole deve essere sulle regole con la erre maiuscola.

I tempi di lavoro del Senato sono stati garantiti in pieno, perchè mi pare che oggi arriviamo alle soglie delle scadenze costituzionali e regolamentari con un puntuale lavoro del Senato e le regole sono quelle che consentono il funzionamento complessivo di questa Assemblea di cui siamo parte.

Nessuno ci può accusare di essere una forza politica che straccia i patti. Quindi dobbiamo abbassere il tono, guardare alla sostanza politica delle questioni, alla politica in cui non c'è nessun garante al di fuori delle parti, delle forze politiche che sono le interpreti delle situazioni; come si è reso interprete delle situazioni il Governo che, di fronte al decretone fiscale, ha preso atto che c'era stata una minaccia di sciopero generale e ha cambiato, e non poco, il suo provvedimento.

Noi abbiamo preso atto, al di là delle procedure e delle questioni intricate in cui ci ha cacciato il Governo, che la tensione drammatica nei porti e l'emergenza ambiente a Milano ponevano problemi di trasporto pubblico che andavano visti nel merito. Se le Commissioni guardano il merito, le Conferenze dei Capigruppo non si possono sostituire ad esse per regola e per Costituzione.

Signor Presidente, andiamo al sodo. Il Senato ha rispettato le regole fondamentali del suo funzionamento e credo che questioni che riguardino il passato o il presente rispetto alla decretazione d'urgenza non ci possano trovare sul banco degli accusati e comunque mai dalla parte di quelli che ingoiano i rospi senza guardare alla sostanza. (*Vivi applausi dalla estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, prendo atto di quanto ora detto dal senatore Mancino. Il punto di partenza di quanto esposto è costituito dalle unanimi determinazioni assunte dai Capigruppo nella riunione di venerdì 27 gennaio, riunione nel corso della quale venne deciso che l'Assemblea avrebbe approvato nella seduta pomeridiana della stessa giornata di venerdì una pregiudiziale sul decreto-legge in materia di trasporti al fine di determinarne la decadenza. Ciò sarebbe avvenuto, naturalmente, non appena la competente Commissione avesse approvato in sede deliberante il disegno di legge di analogo contenuto ad essa deferito.

Nelle prime ore del pomeriggio il senatore Pecchioli, a nome del Gruppo comunista, faceva presente l'impossibilità di approvare in poche ore il disegno di legge in questione presso la Commissione trasporti; valutazione, questa, di carattere strettamente politico in merito alla quale la Presidenza non poteva entrare, ma che faceva venir meno l'indispensabile presupposto per poter procedere, nel corso della seduta pomeridiana di venerdì 27 gennaio, alla deliberazione sul decreto-legge in materia di trasporti in base all'intesa raggiunta la mattina.

Pertanto, la conseguente iscrizione del decreto-legge all'ordine del giorno della seduta odierna non ha costituito una violazione del calendario approvato dai Capigruppo, ma la conseguenza necessitata del venir meno del presupposto indispensabile (approvazione del disegno di legge da parte della Commissione) per poter procedere alla deliberazione sul decreto-legge. Inoltre, la decisione è stata assunta nel pieno rispetto del Regolamento, che prevede che la pronuncia sui decreti-legge presentati dal Governo al Senato avvenga entro i 30 giorni utili dal deferimento. Poichè nel caso di specie tale termine non cadeva nella giornata di venerdì 27 gennaio, bensì in quella di sabato 4 febbraio, la Presidenza – in base all'unanime decisione dei Capigruppo, di ritenere che in casi del genere il termine si intenda prorogato di diritto alla prima giornata utile non festiva – ha iscritto all'ordine del giorno della seduta odierna, prima giornata utile non festiva successiva alla scadenza del 4 febbraio, il decreto-legge sui trasporti.

Del resto tale decisione fu comunicata all'Assemblea alla ripresa della seduta pomeridiana di venerdì 27 gennaio senza che fosse sollevata alcuna obiezione, così come nessuna obiezione era stata sollevata nella mattinata sulla iscrizione all'ordine del giorno della seduta di oggi, 6 febbraio, dell'altro decreto-legge sulla finanza pubblica avente la stessa scadenza e testè approvato.

La Presidenza anche in questa occasione ha fatto quanto in suo dovere per garantire il rispetto pieno delle norme regolamentari.

Già nei contatti che ho avuto nel pomeriggio di venerdì 27 gennaio – ed in quelli successivi tenuti dal vice presidente Taviani giovedì 2 febbraio – la Presidenza ha avuto modo di confermare la necessità che tutti compiano ogni sforzo affinchè nella sostanza – oltre che nella forma – gli impegni da tutti liberamente assunti siano mantenuti.

Ed a tale proposito non posso non rilevare che la richiesta avanzata dai senatori comunisti nella giornata di giovedì 2 febbraio di rinviare all'esame dell'Assemblea la discussione del disegno di legge sui trasporti, già da me deferito in sede deliberante su unanime avviso dei Capigruppo, è stata motivata da chi l'ha promossa dall'emergenza di fatti nuovi; e, una volta formalizzata, tale richiesta produce automaticamente, e senza alcuna possibilità di intervento da parte della Presidenza, gli effetti previsti dalla Costituzione e dal Regolamento. Ma non è chi non veda che, a seguito di tale richiesta, venivano a mancare i presupposti sui quali le varie parti erano addivenute all'intesa di venerdì 27 gennaio.

C'è un insegnamento che tutti noi dobbiamo necessariamente trarre da questa vicenda: far sì, cioè, che le determinazioni che tutti liberamente assumiamo siano ben valutate al fine di garantirne, com'è doveroso, la piena attuazione. E ciò in quello spirito di collaborazione fattiva e di reciproca fiducia che da sempre contraddistingue lo svolgimento dei lavori del Senato:

senza dimenticare poi le speciali difficoltà collegate a questa fase di rodaggio delle nuove norme regolamentari.

In conclusione, onorevoli colleghi, il senatore Mancino chiede la riconferma della funzione di supremo garante, che spetta solo al Presidente del Senato. Non c'è dubbio che al Presidente del Senato spetti di esercitare in ogni momento tale funzione di garante, non meno che alle forze politiche quella di consentirgli di esercitarla in ogni momento.

Conformemente a quanto deciso giovedì 2 febbraio dalla Conferenza dei Capigruppo, l'8ª Commissione permanente si è riunita questa mattina per esaminare il disegno di legge n. 1452 in materia di trasporti e di concessioni marittime. Le conclusioni sono state nel senso di confermare le decisioni prese dalla Commissione stessa il 26 gennaio, nel senso cioè di proporre una questione sospensiva per il rinvio in Commissione conseguenziale all'approvazione del decreto-legge n. 547 sulla stessa materia.

Passiamo pertanto alla discussione del disegno di legge n. 1492, nonchè del disegno di legge n. 1452.

Discussione congiunta dei disegni di legge:

«Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime» (1452) (*collegato alla manovra finanziaria, agli effetti dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

«Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime» (1492) (*collegato alla manovra finanziaria, agli effetti dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento*) (*Relazione orale*)

Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge n. 1492, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime»

Rinvio in Commissione del disegno di legge n. 1452

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: «Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime», già approvato dalla Camera dei deputati, e «Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime». Entrambi i disegni di legge sono collegati alla manovra finanziaria agli effetti dell'articolo 120, comma terzo, del Regolamento.

La Commissione chiede l'autorizzazione alla relazione orale. Se non si fanno osservazioni, il relatore, senatore Rezzonico, ha facoltà di riferire all'Assemblea.

REZZONICO, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, il decreto-legge recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime è un provvedimento collegato alla manovra finanziaria in ordine al risanamento delle gestioni dei trasporti pubblici locali, del servizio di trasporto marittimo e reca altresì indicazioni delle modifiche tariffarie relative al servizio di assistenza al volo. È noto a tutti come il sistema dei trasporti pubblici locali sia regolato da una

normativa, precisamente la legge n. 151, che da anni consente agli enti locali di riequilibrare i propri bilanci alla luce del valore sociale delle tariffe pubbliche, che coprono soltanto in minima parte i costi di gestione. L'accumularsi nel corso degli anni di questi *deficit* ha reso necessaria una disposizione legislativa che prevede nell'arco di un decennio il risanamento tecnico-economico delle gestioni stesse.

Al riguardo, il provvedimento che viene esaminato oggi dal Senato si compone di cinque articoli e contiene disposizioni riguardanti i trasporti locali, aerei, ferroviari e marittimi, finalizzate, appunto, al conseguimento degli obiettivi ispirati a princìpi di economia e di maggiore efficienza operativa.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, le innovazioni introdotte sono in primo luogo dirette a razionalizzare le concessioni dei contributi di esercizio e con l'articolo 1 viene stabilito in via di principio che tali contributi debbono essere erogati dalle regioni ad enti ed imprese, al fine di raggiungere, entro un decennio, l'equilibrio economico dei bilanci ed il risanamento delle relative gestioni. I criteri verranno stabiliti dal Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero del tesoro e terranno conto di alcuni parametri che in sintesi consistono nel rapporto fra domanda ed offerta sulle singole linee, nella garanzia che il servizio offerto non avvenga in concorrenza con servizi sovvenzionati analoghi gestiti da altri enti ed aziende, e nell'individuazione dei bacini di traffico che ciascuna regione è obbligata a deliberare entro 9 mesi dalla data di entrata in vigore del decreto-legge. Deve essere altresì fissato entro il 31 agosto di ciascun anno il rapporto minimo di copertura del costo standardizzato rispetto ai ricavi del traffico nonchè il coefficiente minimo di utilizzazione delle linee stesse. Rimane a carico dello Stato, delle regioni o dei comuni il ripianamento delle minori entrate determinate da eventuali facilitazioni tariffarie. Viene altresì prevista a questo titolo una riduzione dell'ammontare dei contributi in lire 400 miliardi a decorrere dal 1990, per indurre le aziende di trasporto locali ad una modifica dei criteri tariffari e dei singoli bilanci in modo da portare gradualmente e progressivamente al risanamento tecnico-economico delle aziende stesse.

Con l'articolo 2 vengono poi istituiti appositi tributi per i servizi forniti dall'Azienda autonoma di assistenza al volo sulle rotte nazionali e per l'assistenza nelle sedi aeroportuali. Attualmente tali tributi non erano in vigore e quindi gli oneri relativi venivano posti a carico dello Stato. Per raggiungere quindi anche sotto questo profilo il pareggio del bilancio dell'azienda ANAV, di pari passo alla riduzione dei 100 miliardi di sovvenzione, vengono introdotti questi nuovi tributi che dovrebbero coprire i costi del servizio nella misura del 60 per cento nel primo anno di applicazione sino a raggiungere il 100 per cento nel quinto anno, cioè nel 1993. Tale disposizione si inquadra nel contesto della riduzione degli oneri a carico dello Stato e consentirà all'Azienda di recuperare parzialmente detto importo, che è nell'ordine di grandezza di 55 miliardi per l'anno 1989 e che, unitamente alla riscossione di crediti attualmente esistenti, potrà compensare la riduzione di stanziamento prevista dal decreto-legge in esame.

L'articolo 3 prevede inoltre i limiti di spesa relativi alle compensazioni di oneri derivanti da obblighi di servizio pubblico, in applicazione del regolamento CEE n. 1191 del 1969 afferente a tali obblighi.

L'articolo 4 interessa invece le linee di trasporto marittimo e prevede

una più puntuale disciplina in materia di sovvenzioni di equilibrio che dovranno essere corrisposte limitatamente alle linee ritenute essenziali ad un razionale collegamento marittimo.

Una particolare attenzione va posta al tema relativo alla valutazione della differenza tra i proventi del traffico e il costo dei servizi che dovrà essere determinato con riferimento a parametri medi obiettivi, ivi compresa una adeguata remunerazione del capitale investito. Per quanto concerne tale tematica è previsto di adeguare le tariffe al costo dei servizi offerti per i servizi sovvenzionati e a questo titolo vengono aumentate le tariffe in misura pari al 25 per cento a decorrere dal 1° gennaio 1989, con possibilità di riduzione per i residenti nelle isole e per i prodotti considerati di rilevante importanza per l'economia delle isole stesse. Il servizio di portabagagli nei porti, sempre a decorrere dall'anno 1989, sarà facoltativo, con pagamento a carico del passeggero. Viene inoltre prevista la possibilità di un pensionamento anticipato del personale di terra e di mare che risulterà eccedente per effetto delle nuove disposizioni.

È previsto altresì che le società finanziarie regionali e gli imprenditori privati possano sottoscrivere, nel limite massimo del 49 per cento, il capitale delle società esercenti servizi marittimi di preminente interesse nazionale ed i servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale.

L'articolo 5 stabilisce inoltre i criteri per la determinazione e l'applicazione delle misure dei canoni per la concessione di aree e di pertinenze demaniali marittime che sono fissati con decreto dei Ministri della marina mercantile e delle finanze da emanarsi entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Con questo provvedimento il Governo si propone di ridurre il *deficit* della spesa pubblica in un settore quale quello dei trasporti pubblici che, pur avendo una notevole rilevanza sociale, necessita di un suo risanamento gestionale e quindi di un riequilibrio, tenuto conto anche del fatto che le tariffe medie vigenti nel nostro paese per quanto riguarda i servizi di trasporto pubblico locale risultano mediamente corrispondenti ad un quarto-un quinto delle tariffe che i privati cittadini pagano negli altri paesi della Comunità europea. Questo è un dato importante che legittima di fatto questo decreto-legge che io porto alla vostra attenzione ed approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

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

* LIBERTINI. Onorevole Presidente, il disegno di legge che noi discutiamo e voteremo questa sera contiene un provvedimento perverso e contrario agli interessi del paese. Tuttavia la maggioranza, almeno la maggioranza della Commissione ed io spero la maggioranza dell'Aula, oggi ha compiuto un passo che sia pure in piccola parte accorcia le distanze e rende possibile un confronto più costruttivo, tanto che io mi aspettavo che il senatore Mancino ci ringraziasse per il fatto che abbiamo concorso a modificare il calendario, perchè grazie a questo la maggioranza può correggere un suo errore che non avrebbe corretto se si fosse votato 10 giorni fa.

Questo provvedimento rimane tuttavia, nella sua sostanza, lo ripeto, un provvedimento perverso e contrario agli interessi del paese e noi riteniamo che la battaglia per modificarlo che noi non conduciamo da soli ma insieme

ad un vasto schieramento – le regioni, i comuni, le province, le associazioni che operano in questo campo – abbia nell'altro ramo del Parlamento a cogliere altri significativi successi per la modifica del testo.

Io vorrei molto brevemente, colleghi, e con questo intervento debbono intendersi anche illustrati molti degli emendamenti che abbiamo presentato, dimostrare questi tre assunti che ho posto all'inizio dell'intervento: perchè si tratta di un provvedimento perverso, perchè il passo che la maggioranza ha compiuto anche grazie all'ampiezza del confronto che noi abbiamo provocato è un passo positivo e perchè tuttavia il testo rimane negativo e deve essere cambiato, noi lo speriamo, alla Camera.

Che il provvedimento sia perverso, colleghi, lo si desume dalla situazione del paese. Il ministro Santuz è qui, non vedo il ministro Amato, ma il ministro Amato lo sa come il ministro Santuz: noi viviamo un'emergenza straordinaria che è costituita dalla prevalenza schiacciante della motorizzazione privata nel traffico urbano e da ciò nascono inquinamento e congestione. Certo, occorre intervenire – lo si è scritto – modificando i tipi di carburante, eliminando gradualmente il *diesel* dai mezzi pubblici e privati, andando alla istituzione della cosiddetta marmitta catalitica, ma, cari colleghi, tutti quelli che in quest'Aula conoscono i problemi dei trasporti sanno che queste misure avranno effetti limitati.

Se vogliamo evitare la paralisi delle città e l'inquinamento mortale, occorre cambiare il modello dei trasporti. Questo significa, per ridurre la questione ad alcune cifre significative, che la vita nelle aree urbane sarà possibile quando il trasporto pubblico avrà superato almeno il 75 per cento della mobilità, cioè coprirà il 75 per cento della domanda di mobilità (in molte città siamo ancora al 50 per cento); quando, di questo trasporto pubblico, almeno il 30 per cento del totale della mobilità sarà coperto da sistemi in ferro (ferrovie, metro pesanti e leggere, tramvie e così via); quando l'auto sarà usata ma ricondotta alle sue funzioni naturali come componente di un sistema, cioè con parcheggi collegati al mezzo pubblico, aree pedonali, insomma un sistema radicalmente diverso da quello che è in atto.

Voglio allora chiedere qui, non solo al Governo, ma ai colleghi del Partito socialista che, attraverso il sindaco di Milano, Pillitteri, hanno denunciato l'emergenza e la necessità di cambiare questo sistema di trasporti, ai colleghi della Democrazia cristiana che, attraverso i loro sindaci, i presidenti delle regioni, gli esperti dei trasporti, hanno chiesto di cambiare questo sistema di trasporti, che coerenza c'è tra questa grande esigenza nazionale e un decreto-legge che, nel contesto di altre misure, strangola letteralmente il trasporto pubblico e rilancia la motorizzazione privata, cioè si muove proprio nella direzione contraria a quella necessaria.

È inutile che il ministro Ruffolo vada a dare assicurazioni e riunisca i sindaci: provveda a cambiare questi interventi! È inutile che il ministro Tognoli ci racconti come sarà la città del duemila: provveda a cambiare questi interventi!

Perchè affermo che questo decreto-legge strangola il trasporto pubblico? Innanzitutto, perchè in questo decreto-legge è contenuta una norma – ma su questo tornerò successivamente perchè questa norma sarà modificata, molto probabilmente, se sarà accolto l'emendamento della maggioranza – nella quale si stabilisce che entro dieci anni il trasporto pubblico in Italia deve andare a pareggio di bilancio. Non esiste al mondo azienda di trasporto nelle

città che sia a pareggio di bilancio. Posso citare il caso più avanzato, quello della città di Amburgo, dove il 30 per cento è dato dal contributo statale e il 70 per cento dagli introiti, e la situazione di Parigi, dove il 46 per cento è fornito dagli introiti ed il resto da contributi statali. Si può discutere della misura del disavanzo e, se si tratta di ridurre il disavanzo, noi siamo per ridurlo, perchè questo in Italia, in molte città, è patologico, in ragione anche della pessima organizzazione della mobilità, che ai mezzi pubblici consente velocità commerciali ridicole che comportano costi altissimi. Ma dire che il bilancio delle aziende di trasporto deve essere in pareggio vuol dire una cosa sola: negare a questo servizio un carattere sociale, quel carattere sociale che ha in tutto il mondo. Ed a questo principio filosofico, iscritto nel decreto – dico filosofico perchè è normativo in modo relativo, in quanto i prossimi dieci anni saranno poi soggetti a cambiamenti e, anche se magari il collega Mancino ci dirà che *pacta sunt servanda,* sicuramente vi saranno dei cambiamenti anche in questo perchè infine la vita è più forte delle dichiarazioni – fanno seguito una serie di norme conseguenti con queste cifre. Se volessimo ampliare in misura necessaria e rinnovare nella qualità il parco dei veicoli su gomma, noi avremmo bisogno di spendere per qualche anno 1.500 miliardi l'anno per autobus a *diesel* e filobus. Tenete, inoltre, presente che gli autobus elettrici coprono soltanto brevi percorsi. Quindi occorrerà convertire il parco autobus e raddoppiarlo e per fare questo ci vorranno almeno 1.500 miliardi. Nel 1979, valore di allora, si prevedevano 500 miliardi l'anno; lo scorso anno furono stanziati 800 miliardi; quest'anno la legge finanziaria, il provvedimento che stiamo discutendo, riporta questa spesa nuovamente a 400 miliardi: una somma ridicola che manda 20.000 lavoratori dell'industria di costruzione in cassa integrazione e lega le mani ai comuni.

L'intervento però avviene anche sull'esercizio. La legge n. 151, attualmente in vigore e che tutti abbiamo votato, prevede che i ripiani dei bilanci programmati all'inizio dell'anno devono avvenire tenendo conto del tasso di inflazione.

Ciò vuol dire che quest'anno occorreranno 4.850 miliardi per ripianare i bilanci: ma la legge, dando corso a quel principio sbagliato di cui parlavo prima, quello del pareggio del bilancio in 10 anni, li riduce a 4.400 miliardi, fa mancare cioè all'esercizio 400 miliardi quando ora, nel mese di febbraio, le aziende non sono umanamente in grado di cambiare. Tanto è vero – lei ministro Santuz lo ha adombrato – che fra qualche mese dovrete approvare un provvedimento per ripianare *a posteriori,* e non *ex ante,* questi bilanci, e così facendo probabilmente spenderete di più e peggio, anzi spenderemo di più e spenderemo peggio! Ma, mentre si taglia il fondo nazionale dei trasporti, brutalmente, a livelli che non hanno paragoni in Europa e si taglia l'esercizio, contestualmente si sviluppano altri sistemi? No!

La metro. Noi abbiamo poco più di 70 chilometri di metropolitane che, aggiungendo quelle in costruzione, arrivano a 140 chilometri in tutta Italia, quando solo Parigi ne ha 400 chilometri, Mosca ne ha 500 chilometri e Londra 450 chilometri. Ebbene, attraverso gli anni si erano accumulati in tabella C stanziamenti che dovevano essere attivati per 1.400 miliardi per le metropolitane: una cifra esigua, perchè corrispondono a circa 12-13 chilometri. Eppure essi vengono ridotti a 600 miliardi, perchè 700 miliardi se ne andranno per i parcheggi; questi ultimi ne saranno avvantaggiati, ma a

scapito delle metropolitane; dall'altra parte saranno spesi 100 miliardi per il decreto sui mondiali, quasi tutti destinati alla viabilità. Quindi, nei prossimi tre anni si faranno al massimo sei chilometri di metropolitana. E con questi sistemi si vuole combattere l'inquinamento?

Parallelamente viene tagliato l'esercizio di bilancio delle Ferrovie dello Stato, per 1.000 miliardi al di sotto della soglia minima. L'anno scorso non si garantivano le manutenzioni e questo anno sarà ancora peggio, mentre il commissario Schimberni – questione che ho già fatto presente al ministro Santuz, ma che ripeto in quest'Aula – ha praticamente bloccato l'attività di investimento perfino nei centri intermodali, creando tra l'altro gravi problemi nel paese.

Questa normativa conduce a un aumento esagerato delle tariffe dei biglietti, alimentando cioè il ritorno alla motorizzazione privata. Quindi si tratta di un decreto che va nella direzione della congestione e dell'inquinamento delle città – questa è la verità! – il che è contraddittorio con quanto tutti affermano, compreso il Governo, e obbedisce agli interessi della grande *lobby* dell'automobile. Questa è la verità contenuta nel decreto che ci troviamo di fronte. Ecco perchè abbiamo condotto una lotta così dura contro questo decreto e continueremo a condurla.

Tuttavia, vi è un fatto nuovo che desidero valorizzare. Devo dare atto ai colleghi dell'8ª Commissione ed in particolare al presidente Bernardi del lavoro svolto. Mi scusi, ministro Santuz, ma con il Governo non abbiamo avuto dialogo, perchè abbiamo incontrato i Ministri dell'ambiente, delle aree urbane e dei trasporti nei convegni, ma non abbiamo avuto un riscontro alle questioni poste.

Il presidente Bernardi e l'8ª Commissione permamente, che hanno condiviso, come risulta agli atti, molte delle nostre critiche e perplessità sul testo in esame, hanno compiuto un passo che giudichiamo importante e valorizziamo, presentando l'emendamento – che speriamo venga accolto – con il quale viene cancellata la ridicola norma del pareggio in 10 anni, scritta da qualche ragioniere del Tesoro – voglio sperarlo – all'oscuro della problematica dei trasporti, al quale bisognerebbe far fare un viaggio all'estero affinchè vedesse qual è la situazione.

La nuova dizione dell'emendamento è positiva perchè sostanzialmente afferma la necessità di lavorare per il risanamento dei bilanci, ma mantenendo il carattere sociale del servizio, il che è quello che spero tutti assieme faremo con la nuova legge n. 151. C'è un altro emendamento importante, quello che dà accesso per i mutui ai comuni, sul quale interverrà in seguito il compagno Vetere, che completa il quadro di questo miglioramento.

Diamo atto di questi cambiamenti, ma per chiarezza devo aggiungere che un atto così importante, se apre un discorso, se svelenisce una situazione, non muta il carattere di fondo della legge ed anzi crea una contraddizione. Infatti, il decreto aveva una sua coerenza: fissava il pareggio entro 10 anni, stabiliva la fine del carattere sociale del servizio, ma si impegnava ad andare in tale direzione fin da quest'anno. Se viene approvato l'emendamento, la linea del decreto è un'altra, vale a dire quella verso cui si erano mosse tutte le forze politiche riformatrici: perseguire il risanamento ed il riequilibrio tra costi e ricavi in una prospettiva di mantenimento del carattere sociale del servizio. Solo che con l'attuale decreto per quest'anno si andrà nella direzione opposta, quindi è un decreto contraddittorio; ecco

perchè continueremo la nostra battaglia e ci auguriamo che la Camera possa apportare ulteriori modifiche al provvedimento per ricondurlo in un alveo che corrisponde agli interessi generali del paese.

Prima di concludere, non posso non fare un accenno breve ma forte ad un'altra questione connessa al decreto. Infatti, il provvedimento, perseguendo questa logica, fissava norme anche per il comparto marittimo. Per fortuna, alla Camera è già stata apportata una correzione di grande significato, perchè le norme originarie smobilitavano una parte della flotta pubblica a favore di quella privata. Per favore, non si faccia la demagogia sull'iniziativa privata in questa materia, perchè l'iniziativa degli armatori privati italiani è privata nei guadagni e del tutto pubblica tanto nelle perdite quanto nei finanziamenti: negli ultimi anni, su 1700 miliardi di investimenti, 1400 miliardi sono venuti dalle casse dello Stato. Se questa è iniziativa privata!

La verità è che si facevano favori ad alcuni gruppi, si mettevano in moto determinati meccanismi e si penalizzava la flotta pubblica. Questa parte del provvedimento è stata fortunatamente cancellata dalla Camera dei deputati, ma in esso sono rimaste norme estremamente serie, che provocheranno dei problemi. Intanto, si dà l'avvio a questo rincaro delle tariffe nei trasporti marittimi da e per la Sardegna, problema sul quale il collega Pinna ha avuto occasione di intrattenersi in Commissione, dando voce alla posizione di tutta la Sardegna e non di una sola parte. Qui, cari colleghi, si tocca una questione di principio, che non riguarda il livello tariffario in sè, ma la cosiddetta «continuità territoriale», vale a dire uno dei princìpi che sono alla base dell'indirizzo della regione sarda: con questa politica tariffaria si eleva una barriera.

C'è poi un'altra norma, la quale, ministro Prandini, in se stessa è opinabile, può essere oggetto di discussione, ma nel contesto è velenosa: si sopprime il servizio di portabagagli, che in realtà spesso non viene svolto o lo viene in modo diverso oppure solo in parte, come avviene per l'assistenza alle macchine che si imbarcano: oggi è diverso da una volta e non tutti hanno il proprio bagaglio sulle spalle. Il fatto curioso è che questo servizio, una volta soppresso, è posto a carico dei cittadini utenti e i fondi vengono stornati, come dono supplementare, in direzione della Finmare. Abbiamo già detto in Commissione, e lo ripetiamo, che siamo pronti a discutere sovvenzioni alla Finmare, ma per favore nel quadro di un calcolo costi-benefici globale, non come regali di Natale appesi sotto gli alberi!

Tuttavia, ministro Prandini, il motivo vero per cui si prende questa misura, sulla quale – ripeto – si può discutere e tutti sono pronti a farlo, è diverso: questa misura si ricollega ai disegni di legge che lei ha presentato, si ricollega al decreto ministeriale, alle sue circolari e alle sue direttive ministeriali. Lei ha posto un problema su cui esprimiamo un dissenso globale, di cui non parlerò in questa sede perchè sto per concludere, ma ne accenno soltanto.

Il Ministro ha posto il problema di un'organizzazione dei porti che, secondo noi, se passa il suo disegno, è caratterizzata da una parte da un accentramento burocratico incredibile e inesistente in altri porti d'Europa e dall'altra parte dal trasferimento di parti del porto a monopoli privati. Questa è un'opinione e ne discuteremo nel merito; la cosa che non è lecita è anticipare un disegno di legge utilizzando tutti gli strumenti. Siccome il disegno di legge è all'esame del Parlamento e probabilmente il Parlamento

non lo approverà così facilmente, si emanano decreti amministrativi, circolari che fanno finta di interpretare leggi precedenti e invece innovano e si mettono pezzettini di provvedimento all'interno di decreti-legge come quello in esame. Noi vogliamo dire che anche questo è un motivo della nostra opposizione: ripeto, non la misura in sè, ma ciò che c'è dietro.

Vorrei dire – perchè è bene che il confronto sia costruttivo – che ho apprezzato a questo riguardo quanto ha detto il responsabile del Gruppo democristiano nella Commissione trasporti. Egli ha precisato che fino adesso si è cercato di cambiare il sistema portuale, che ha bisogno di grandi innovazioni, con gradualità e con il consenso. Io affermo in quest'Aula che con gradualità e con il consenso – perchè si tratta di una grande questione nazionale – è possibile giungere a trasformazioni positive importanti del sistema portuale. Tutti siamo interessati alla competitività dei porti e alla possibilità di recuperare i flussi di traffico che abbiamo perduto. Ma non è possibile farlo a colpi di spada, usando tutti gli artifici per far passare un progetto che ha difficoltà a camminare se presentato nel suo insieme. Questo è l'altro motivo per il quale noi ci opponiamo al disegno di legge in esame.

Devo dire, tuttavia, se le notizie che ci sono giunte sono vere, che anche in questo caso si può intravedere una piccola schiarita. Finalmente si avvia un confronto tra il Governo e le Confederazioni sindacali, da noi lungamente sollecitato in quanto è una delle sedi per arrivare a soluzioni ragionate e basate sul consenso, anzichè su colpi di spada e provocazioni che inducono soltanto gravi tensioni sociali, perdite all'economia marittima e danni nei porti.

Io spero – voglio concludere così – che alla Camera e nel paese prosegua la battaglia contro la politica contenuta in questo decreto-legge e contro le sue norme. Ma l'emendamento che la maggioranza ha presentato e la notizia che domani si avvia una trattativa tra le Confederazioni sindacali e il Governo mi fanno sperare, non con pessimismo, ma come augurio, che prevalgano le forze della ragione e del progresso. Personalmente non sono mai stato per il muro contro muro, perchè so benissimo che la situazione è molto articolata e complessa e che all'interno della maggioranza esistono spinte riformatrici importanti con le quali vogliamo collegarci. Mi auguro che tali spinte riformatrici prevalgano alla Camera e nel paese sulle forze retrive, sulle spinte conservatrici, sulle chiusure meschine, sui tentativi di distruggere il trasporto pubblico, contro i quali ci siamo così duramente battuti qui negli ultimi due mesi. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Senesi. Ne ha facoltà.

SENESI. Signor Presidente, rinuncio all'intervento per accelerare i lavori dell'Aula.

PRESIDENTE. Le sono grato.
È iscritto a parlare il senatore Pinna. Ne ha facoltà.

PINNA. Signor Presidente, anch'io rinuncio all'intervento.

PRESIDENTE. Le rivolgo altrettanti sentimenti di gratitudine.
È iscritto a parlare il senatore Bernardi. Ne ha facoltà.

BERNARDI. Signor Presidente, un minimo di *pendant* all'intervento del senatore Libertini debbo farlo, quindi debbo chiedere scusa all'Assemblea se non dichiaro di rinunciare al mio intervento. Il trasporto pubblico locale è certamente uno dei buchi neri della finanza italiana; molte diagnosi e molte *querelles* avanzate anche dall'opposizione sono esatte. Non è che questo decreto ci entusiasmi ma, senatore Libertini, non mi entusiasmava nemmeno l'olio di ricino che mio padre mi faceva bere quando ero ragazzo, però veniva dopo un'indigestione.

LIBERTINI. L'olio di ricino lo hanno usato altri...

BERNARDI. Quando me lo somministrava mio padre, che era un vecchio socialista, lo faceva come padre di famiglia; me lo dava dopo un'indigestione, mentre gli altri lo hanno dato a prescindere dall'indigestione.

Questo decreto probabilmente lo dobbiamo vedere in questa ottica di emergenza. Nel 1981, con la legge n. 151, si volle razionalizzare un settore che era ampiamente anarchico e nel quale il rimborso a pie' di lista era la norma. Ma la legge n. 151 non è stata applicata; essa prevedeva che le regioni dovessero elaborare i piani di traffico da cui scaturissero i bacini di traffico, che dovessero stabilire il costo standardizzato in modo da poter distinguere la spesa storica dalla spesa standardizzata sulla base di una parametrazione che veniva dall'alto, ma che veniva applicata nella realtà. Tutto questo non è avvenuto, anzi la divisione tra i capitoli di spesa che lo Stato dava per spese correnti e per investimenti vedevano addirittura aboliti i confini, al punto tale che il piano autobus, che partì nel 1981, ancora oggi conserva dei residui passivi perchè quel 25 per cento richiesto alle aziende o alle regioni non è stato ancora reso disponibile.

Diciamoci la verità. Denunciare un degrado della città è un fatto profondamente giusto, ma voler accollare al Governo, con una semplice operazione finanziaria, tutta la colpa se questo degrado è tale da farci veramente preoccupare, questo non è nemmeno giusto. Capisco il Governo quando pone gli enti locali nella necessità di intervenire con una razionalità che finora non c'è stata e può sembrare brutto che lo Stato si sostituisca a quegli enti, inventando un potere sostitutivo del Ministro nei piani di trasporto, in quelli di traffico, nella parametrazione dei costi standardizzati per evitare il ripiano a pie' di lista; ma la stessa legge n. 18 del 1987, che ha ripianato ancora una volta a pie' di lista, con il concorso dello Stato, le perdite degli anni dal 1982 al 1986 di cui oggi si richiederebbe l'ampliamento, può essere ancora invocata se si stabiliscono una volta per sempre le regole del gioco.

L'emergenza a Milano non è un fatto nuovo. Voglio regalare a me stesso un ricordo letterario. Un sociologo inglese, di cui mi sfugge il nome, vissuto a cavallo tra il secolo scorso e l'attuale, volendo identificare la storia dell'umanità nella storia della città, partiva dal piccolo agglomerato della *polis* greca, che era il primo nucleo abitativo dopo il nomadismo e i cavernicoli, che gradualmente aggregava con una capacità attrattiva e diventava metropoli; la metropoli a sua volta creava nuovi motivi di aggregazione e diventava megalopoli; ma la megalopoli si ammalava del suo gigantismo e diventava patopoli per poi chiudersi il ciclo nella necropoli. Era una visione tra il poetico e il funereo che certamente non accettiamo; ma

quando lo *smog* di Milano passa la soglia o quando nel traffico intenso della città si sentono urlare le sirene di un'autoambulanza, e penso che pochi minuti di ritardo potrebbero essere il discrimine per colui che è dentro l'ambulanza che potrebbe perdere la vita a causa del traffico cittadino che non consente la speditezza necessaria, vi domando se nelle grandi megalopoli moderne, da Chicago a New York, a Tokyo, a Città del Messico (di fronte alle quali la nostra Roma o Milano sono ancora piccoli sistemi) non siamo arrivati anche noi per caso alla patopoli. Però tutto questo deve impegnare tutti e deve impegnare prima di tutto la sensibilità di quegli amministratori comunali o regionali che oggi sono venuti da noi, ma che non hanno provveduto per tempo ai parcheggi, non hanno provveduto per tempo a prevedere la intermodalità, non hanno provveduto per tempo a stabilire che l'automobile privata andava penalizzata, andava tenuta ai margini del tessuto urbano più stretto.

VETERE. Hanno provveduto per tempo a smantellare le rotaie.

BERNARDI. Collega Vetere, qui c'è un concorso di colpa.

VETERE. La colpa è vostra.

BERNARDI. Quando sul piano storico potremo andare ad esaminare le città o le regioni meglio o peggio amministrate, potremo capire. Io noto però che il disordine nell'amministrare la legge n. 151, cioè nell'amministrare i contributi dello Stato, ha finora penalizzato le regioni e le metropoli che sono state meglio governate, trasversalmente, da tutti i partiti. Sono state invece premiate ingiustamente altre metropoli. È stata denunciata, collega Vetere, per una città del Meridione la percentuale dell'89 per cento dei cittadini che non pagano il biglietto del tram. In quella città gli assessori ci dicevano che esiste un esubero di personale che non riescono a mandar via, altrimenti si solleverebbe la città.

Il collega Libertini, ad esempio, ha ricordato alcuni dati. Ebbene, vediamo che Roma ha il 75,4 per cento di spesa per il personale, fatto cento il costo, mentre, come ricavo sul totale dei costi, di fronte a quel 60 per cento di Amburgo, che si dice essere la città più ricca del mondo (ma Monaco ha il 59,3, Londra il 54,5), Roma ha il 15,8 per cento. Abbiamo quindi una incidenza del personale eccessiva rispetto alle necessità e rispetto a tutti gli altri paesi del mondo ed un rimborso di costo del passeggero per chilometro eccessivamente basso, e non si ha il coraggio di andare ad una perequazione. Si dice che, andando in direzione di una perequazione, si rischia di allargare la fascia dell'evasione, ma questo è estremamente diseducativo.

Allora, collega Vetere, collega Libertini, oggi in sede di 8ª Commissione permanente abbiamo posto allo studio la riforma della legge n. 151; vogliamo sapere non soltanto dal Governo che cosa potrà dare lo Stato perchè l'emergenza cessi, perchè l'aria si disinquini, anche se alcune normative già si muovono in questo senso, ma mi rendo conto anch'io che sono poche. Malauguratamente il Governo ha scelto questo momento per dare quella purga di cui parlavo all'inizio, un momento in cui l'emergenza-Milano, che poi si assomma anche all'emergenza a Roma e, anche se in misura minore, altrove, purtroppo viene a coincidere con le misure severe del Governo (*interruzione del senatore Libertini*). Credo però che in sede di Commissione

trasporti dobbiamo fare un discorso chiaro alle regioni; il Parlamento italiano non può seguire le insufficienze, le incapacità o le non volontà politiche della periferia italiana nell'imporre una politica tariffaria più esatta che difenda le fasce più deboli, ma che imponga al cittadino di pagare ciò che si paga a Londra, ciò che si paga a Parigi, o ciò che si paga anche in altre città europee. Dobbiamo fare cioè, e lo faremo, un colloquio generale in cui ognuno si assuma le proprie responsabilità ed allora questo decreto-legge sarà nei fatti superato. L'articolo 1 – e i colleghi dell'8ª Commissione lo sanno – che noi avremmo voluto stralciare lasciando semplicemente l'appostazione della spesa ridotta di 400 miliardi, ma tuttavia priva di tutte quelle normative che il Ministro voleva imporre, di fatto sarà superato. Però noi chiediamo all'opposizione anche di saper scegliere ciò che dobbiamo mantenere e ciò che dobbiamo ridurre, di farsi forte davanti alla richiesta, sempre pressante, ma spesso anche elusiva, della periferia italiana, delle regioni e delle province o dei comuni che chiedono, ma non garantiscono poi, una regola rigida, una razionalità nel sistema dei trasporti.

In questo brevissimo dibattito volevo dire niente altro che questo: il decreto al nostro esame costituisce un passaggio che vuole responsabilizzare ognuno di noi, il Parlamento per primo – e ci assumiamo le nostre responsabilità – ma anche province, regioni, comuni e aziende municipalizzate affinchè ci si adegui alle regole e si consideri che il servizio pubblico riveste sì un carattere sociale, ma che, proprio per questo, proprio per difendere le fasce più deboli, deve avere razionalità ed efficienza, quell'efficienza che oggi manca. In questo caso inoltre dobbiamo stare attenti a non produrre comportamenti schizofrenici perchè spesso, mentre nei convegni e in Parlamento affermiamo alcune cose, al momento di fronteggiare la piazza ci arrendiamo facilmente alla ragione elettorale.

Non dobbiamo dimenticare allora che il servizio si avvita su se stesso e che essendo pochi gli introiti certamente poche sono le innovazioni e questo in presenza per di più di un materiale rotabile che credo sia tra i più vecchi di Europa. Vi invito dunque a votare a favore di questo decreto che da noi già in parte è stato emendato e che mi auguro lo sarà ulteriormente questa sera con il consenso del Governo e che costituirà il capitolo preliminare per quanto faremo in Commissione riguardo alla riforma organica della legge n. 151. (*Vivi applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

REZZONICO, *relatore*. La tematica richiamata dal senatore Libertini è per molti versi condivisa da tutti. Si tratta di trovare gli strumenti utili ed opportuni per arrivare al risanamento nella gestione dei trasporti locali. I dati presentati dal senatore Bernardi sono abbastanza illuminanti per quanto concerne la difficile situazione in cui versano le aziende di trasporto pubblico locale nel nostro paese. Di fronte ad una politica poliennale di contenimento delle tariffe al di là dell'incremento dei costi e quindi con un divario eccessivo tra introiti e spese, si rende necessario un intervento più organico che potrà trovare allocazione nel corso della riforma della legge n. 151, soprattutto rendendo coscienti gli amministratori locali dell'impossibilità di proseguire su questa strada, fino ad ora improduttiva anche dal punto di vista della qualità della vita, che nelle aree metropolitane

soprattutto si è andata degradando. Penso quindi che tale tematica possa sicuramente essere affrontata in modo organico in sede di Commissione e nel corso del riesame della legge n. 151 e che su di essa possa convergere il concorso di tutte le forze politiche nel trovare un indirizzo univoco da un lato e dall'altro corrispondente alle esigenze del settore.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Preliminarmente vorrei rivolgere un vivo ringraziamento al relatore del disegno di legge e alla intera Commissione trasporti che con paziente ed assidua opera ha approfondito, ed io ritengo migliorato, in alcune parti il decreto presentato dal Governo. Il ringraziamento deve essere poi esteso ai colleghi intervenuti qui in Aula per l'impegno con cui hanno affrontato i temi in discussione. Vorrei osservare che alcuni di questi colleghi qui in Aula ed anche in Commissione durante il loro intervento hanno affrontato l'intera tematica dei trasporti, sia su gomma, sia su strada, sia su rotaia, sia aerei e marittimi con interventi pregevoli ed impegnati.

Nè questo provvedimento però, nè il provvedimento n. 1452 approvato dalla Camera avevano l'ambizione di affrontare una tematica così vasta. Infatti, sia il presente disegno di legge così come il disegno di legge n. 1452 si prefiggevano di recepire le indicazioni metodologiche della legge n. 362 del 1988 con le nuove norme per la predisposizione del bilancio e della legge finanziaria ed insieme di pervenire ad una graduale razionalizzazione e riduzione delle spese pubbliche nel settore del trasporto pubblico senza comprometterne l'operatività.

L'obiettivo della legge di accompagnamento n. 1452 e di questo disegno di legge è dunque quello di contenere e risanare la spesa pubblica, non quello di riformare interamente il settore del trasporto. L'obiettivo programmatico spetta giustamente alla legge-quadro che nel nostro caso, per i trasporti locali, è la legge n. 151, la quale deve essere adeguatamente riformata e che è già stata opportunamente messa, a quanto io ricordo, all'ordine del giorno della Commissione trasporti del Senato.

Quasi tutte le esigenze e le richieste a cui fanno riferimento numerosi emendamenti presentati e che non possono essere accolti in questa sede, nonchè molte delle indicazioni contenute negli interventi dei colleghi in Aula e in Commissione, potranno essere recepite nella riforma della legge n. 151 da predisporre sollecitamente. Tale riforma dovrebbe poi farsi carico di affrontare tutti i problemi del trasporto pubblico sia su gomma che su ferro.

Per quanto attiene ai punti particolari contenuti nel Capo primo del presente disegno di legge, mi associo, anche al fine di non ripetere analoghe considerazioni, alle dichiarazioni svolte dal relatore di maggioranza, senatore Rezzonico.

PRESIDENTE. Passiamo ora agli ordini del giorno:

Il Senato della Repubblica,

rilevata l'assoluta necessità di accelerare gli investimenti infrastrutturali per favorire una migliore mobilità sul territorio delle aree metroplitane, con

riferimento al Capo III, articolo 13, comma 20, della legge 11 marzo 1988, n. 67, relativo alla realizzazione degli impianti fissi, sedi delle attività di interporto,

impegna il Ministro dei trasporti all'emanazione in tempi brevi del decreto di ripartizione delle somme stanziate, definendo nel contempo i criteri specifici e le procedure per l'erogazione.

9.1492.1 REZZONICO, MARIOTTI, SENESI

Il Senato della Repubblica,

rilevata l'assoluta necessità di accelerare gli investimenti infrastrutturali per favorire una migliore mobilità sul territorio delle aree metropolitane, con riferimento al Capo III, articolo 13, comma 13, della legge 11 marzo 1988, n. 67, relativo ai sistemi ferroviari passanti, impegna il Ministro del tesoro ad emanare il decreto che stabilisca la misura del concorso statale nel pagamento degli interessi sui predetti mutui, entro il limite massimo di 12 punti percentuali per tutto il periodo di ammortamento del capitale mutuato.

9.1492.2 REZZONICO, SENESI

Invito il rappresentante del Governo ad esprimere il parere.

GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Senatore Rezzonico mantiene gli ordini del giorno?

REZZONICO, *relatore.* Signor Presidente, mantengo il primo ordine del giorno mentre ritiro il secondo perchè è stato trasformato in un emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 1, presentato dal senatore Rezzonico e da altri senatori.

È approvato.

Prima di passare all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge n. 1492, invito il senatore segretario a dare lettura del parere espresso dalla 5ª Commissione sugli emendamenti presentati.

VENTURI, *segretario*:

«La Commissione bilancio, programmazione economica esaminati gli emendamenti pervenuti dall'Assemblea, ai sensi dell'articolo 100, comma 7, del Regolamento esprime parere contrario, per mancanza di copertura finanziaria, per gli emendamenti 1.22, 1.6, 1.7, 1.8, 3.1, 3.0.1/1, 4.9, 4.11, 4.12, 4.13, 4.16, 4.18, 4.20, 4.28 e 4.24 (in ordine al quale, peraltro, essa ritiene troppo breve il termine previsto dal provvedimento suggerendo al riguardo la possibilità di valutare un termine leggermente più ampio e tale comunque da non modificare sostanzialmente l'effetto della disposizione in termini di economie nette richiamate nell'ultimo comma dell'articolo).

Esprime poi parere favorevole sugli emendamenti 1.1, 1.2, 1.3, 1.15 e 4.1, nel presupposto che essi comunque non alterino l'apporto, su un arco pluriennale, del provvedimento al bilancio dello Stato così come quantificato nel fondo globale negativo in 400 miliardi per il 1989, 800 miliardi per il 1990 e 1.200 miliardi per il 1991 in relazione alla riduzione del fondo ripiano trasporti pubblici locali e in 100 miliardi annui per il triennio 1989-1991 in relazione alla riduzione delle sovvenzioni alle società marittime di preminente interesse nazionale.

Esprime poi riserve per estraneità del loro contenuto rispetto ad un provvedimento sostanzialmente «collegato» alla legge finanziaria sugli emendamenti 1.4, 3.0.1, 1.13 e riserve altresì sulla possibilità che il provvedimento risulti meno incisivo per gli emendamenti 1.5, 4.10, 4.15 e 4.17.

Nel rimettersi al Governo per gli emendamenti 1.0.5, 2.1, 2.3, 4.29 e 4.21, in quanto mancano dati per poterne valutare la portata finanziaria, condiziona il parere favorevole sull'emendamento 4.14 a che comunque, in relazione al secondo periodo, in ciascun anno si verifichi l'aumento medio del 25 per cento e sull'emendamento 4.22 a che la norma non incida sulel ristrutturazioni di cui all'articolo. In relazione agli emendamenti 3.0.2, 1.19 e 1.21, il parere favorevole è condizionato a che si utilizzino stanziamenti di bilancio esistenti nonchè strutture e personale già in essere.

Su tutti gli altri emendamenti esprime parere favorevole».

PRESIDENTE. Come i colleghi hanno udito, la Commissione bilancio ha espresso parere contrario su diversi emendamenti per difetto di copertura.

Pertanto, se i presentatori insisteranno, al momento opportuno, per la votazione di tali emendamenti, la votazione dovrà aver luogo, a norma dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, per scrutinio palese con il sistema elettronico. Mi auguro comunque che i presentatori ritirino gli emendamenti senza copertura, perchè questa è una delle innovazioni più significative del nuovo Regolamento.

Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge n. 1492.

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1 del decreto-legge.

Ricordo che l'articolo è il seguente:

CAPO I

NORME IN MATERIA DI TRASPORTI LOCALI, AEREI E FERROVIARI

Articolo 1.

1. Per l'anno 1989, l'ammontare del Fondo nazionale trasporti, parte esercizio, è ridotto di lire 400 miliardi, al netto delle variazioni da

determinare ai sensi dell'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151. A modifica di quanto disposto dall'articolo 9 della medesima legge 10 aprile 1981, n. 151, a decorrere dal 1990, lo stanziamento annuale sarà ulteriormente ridotto sulla base dei risultati acquisiti in applicazione dei princìpi e dei criteri di cui ai commi 2 e 3.

2. I contributi di esercizio di cui alla legge 10 aprile 1981, n. 151, sono erogati dalle regioni ad enti ed imprese in base a criteri finalizzati al raggiungimento, entro un decennio, dell'equilibrio economico dei bilanci e al risanamento delle relative gestioni. A tale scopo, le regioni determinano, sulla base di una metodologia e di criteri generali stabiliti analiticamente con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentite la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e le organizzazioni rappresentative delle aziende di trasporto pubblico locale, la ripartizione dei contributi statali loro assegnati.

3. I criteri di cui al comma 2 debbono tenere conto:

a) della domanda e dell'offerta sulle singole linee misurate rispettivamente in termini di passeggeri-chilometro e di vetture-chilometro. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce le procedure e le metodologie di rilevazione, da parte dei singoli enti concedenti, dei dati di cui sopra;

b) della garanzia che il servizio offerto non avviene in concorrenza con analoghi servizi sovvenzionati, gestiti da altri enti o aziende con qualsiasi altra modalità di trasporto, fermo restando che in caso di concorrenza tra più modi di trasporto la scelta su quello da sovvenzionare spetta alle regioni alla luce delle determinazioni di cui alla lettera *c*). Il Ministro dei trasporti, d'intesa con le regioni interessate, rivede obbligatoriamente le concessioni di linee di trasporto di persone di competenza statale secondo i criteri di cui sopra;

c) dei bacini di traffico che ciascuna regione è obbligata a definire entro nove mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, dopo aver elaborato il piano regionale dei trasporti sulla base prioritariamente dell'analisi della domanda e dell'offerta per singola linea servita. Qualora la regione dovesse risultare inadempiente, il Ministro dei trasporti provvede in via sostitutiva, entro il 1989, alla definizione del piano regionale dei trasporti e dei relativi bacini di traffico.

4. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, di intesa con la commissione di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e sentite le organizzazioni rappresentative delle aziende di trasporto pubblico locale, è fissato entro il 31 agosto di ogni anno, per l'anno successivo, il rapporto minimo di copertura del costo standardizzato rispetto ai ricavi del traffico per le varie condizioni ambientali e socio-economiche omogenee, nonchè il coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle linee di trasporto pubblico locale sulla base delle elaborazioni predisposte per il conto nazionale dei trasporti, d'intesa con gli assessorati regionali ai trasporti. Entro il 30 settembre di ogni anno le regioni stabiliscono, per l'anno successivo, sentiti gli enti locali interessati, le tariffe minime per ogni tipo di servizio, distinte per zone ambientali e socio-economiche omogenee, nonchè le tariffe effettive delle linee di concessione regionale. Entro il 31 ottobre di ogni anno i comuni,

anche in mancanza delle disposizioni regionali di cui sopra, stabiliscono le tariffe effettive dei servizi di trasporto interni al loro territorio, fatte salve le competenze in materia delle regioni a statuto speciale. Per l'anno 1989, i termini del 31 agosto e del 30 settembre si intendono stabiliti al 15 gennaio 1989 e quello del 31 ottobre al 31 gennaio 1989. Ogni disposizione statale e regionale, o delibera comunale, volta a stabilire con separati provvedimenti speciali facilitazioni tariffarie deve contestualmente provvedere a ripianare, con finanziamenti propri a carico dello Stato, della regione o del comune, la minore entrata che ne risulta per le aziende interessate. Per le disposizioni e le delibere vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, il ripiano delle minori entrate che ne risultano per le aziende interessate avviene con decorrenza 1° gennaio 1989. L'amministrazione statale, regionale o comunale provvede, entro il 31 maggio 1989, alla emanazione delle relative disposizioni e delibere.

5. Gli enti locali o i loro consorzi provvedono alla copertura di eventuali disavanzi di gestione delle aziende all'interno della parte di spesa corrente dei rispettivi bilanci, senza possibilità di rimborso da parte dello Stato. Parimenti, gli eventuali disavanzi di gestione delle imprese private concessionarie del servizio di trasporto pubblico, non coperti dai contributi di esercizio nè dai ricavi del traffico, restano integralmente a carico dell'impresa, senza possibilità di rimborso da parte dello Stato.

A questo articolo sono riferiti i seguenti emendamenti:

Sopprimere l'articolo.

1.6 VISCONTI, BISSO, GIUSTINELLI, LIBERTINI, LOTTI, PINNA, SENESI

Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole da: «ridotto» *fino alla fine, con le altre:* «determinato sulla base degli indirizzi emanati dal CIPET».

1.7 VISCONTI, BISSO, GIUSTINELLI, LIBERTINI, LOTTI, PINNA, SENESI

Al comma 1, secondo periodo, sostituire la parola: «ulteriormente» *con l'altra:* «gradualmente» *e aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «e parallelamente al risanamento delle gestioni di cui al comma 2».

1.1 LA COMMISSIONE

Sopprimere i commi 2 e 3.

1.8 VISCONTI, BISSO, GIUSTINELLI, LIBERTINI, LOTTI, PINNA, SENESI

Al comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti periodi: «I criteri generali devono tener conto della domanda e dell'offerta sulle singole linee misurate rispettivamente in termini di passeggeri-chilometro e di vetture-chilometro, della previsione di non concorrenzialità tra servizi sovvenzionati, dei bacini di traffico definiti dalle regioni dopo aver elaborato il piano regionale dei trasporti sulla base dell'analisi della domanda e dell'offerta per singola linea

servita. La scelta del servizio da sovvenzionare tra servizi in concorrenza spetta alle regioni dopo aver definito il piano regionale dei trasporti e dei bacini di traffico. Il Ministro dei trasporti, d'intesa con le regioni interessate, rivede obbligatoriamente le concessioni di linee di trasporto di persone di competenza statale secondo i criteri di cui sopra. Ciascuna regione è obbligata a definire, entro nove mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, i bacini di traffico dopo aver elaborato il piano regionale dei trasporti sulla base prioritariamente dell'analisi della domanda e dell'offerta per singola linea servita. Qualora la regione dovesse risultare inadempiente, il Ministro dei trasporti provvede in via sostitutiva, entro il 1989, alla definizione del piano regionale dei trasporti e dei relativi bacini di traffico».

Conseguentemente sopprimere il comma 3.

1.2 LA COMMISSIONE

All'emendamento 1.3, primo periodo, sopprimere le parole da: «nonchè» *fino a*: «ai trasporti».

1.3/1 VISCONTI, BISSO, GIUSTINELLI, LIBERTINI, LOTTI, PINNA, SENESI

Sostituire il comma 4 con il seguente:

«4. Per l'anno 1989 il Ministro dei trasporti, con decreto emanato di concerto con il Ministro del tesoro, d'intesa con la Commissione di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e sentite le organizzazioni rappresentative delle aziende di trasporto pubblico locale, determina entro il 28 febbraio 1989 il rapporto minimo di copertura del costo standardizzato rispetto ai ricavi del traffico per le varie condizioni ambientali e socio-economiche omogenee, nonchè il coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle linee di trasporto pubblico locale sulla base delle elaborazioni predisposte per il conto nazionale dei trasporti di intesa con gli assessorati regionali ai trasporti. Entro il 15 marzo 1989 le regioni stabiliscono, sentiti gli enti locali interessati, le tariffe minime per ogni tipo di servizio, distinte per zone ambientali e socio-economiche omogenee, nonchè le tariffe effettive delle linee di concessione regionale. Entro il 31 marzo 1989 i comuni, anche in mancanza delle disposizioni regionali di cui sopra, stabiliscono le tariffe effettive dei servizi di trasporto interni al loro territorio, fatte salve le competenze in materia delle regioni a statuto speciale. Per conseguire il rapporto minimo di copertura del costo standardizzato rispetto ai ricavi del traffico i provvedimenti tariffari, per il 1989, sono adottati dalle regioni e dai comuni anche in deroga all'articolo 17 della legge 28 febbraio 1986, n. 41. Ogni disposizione statale e regionale, o delibera comunale, volta a stabilire con separati provvedimenti speciali facilitazioni tariffarie deve contestualmente provvedere a ripianare, con finanziamenti propri a carico dello Stato, della regione o del comune la minore entrata che ne risulta per le aziende interessate. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce, entro il 30 aprile 1989, le facilitazioni tariffarie per le quali lo Stato, le regioni ed i comuni devono contestualmente provvedere, con finanziamenti propri, alla copertura della minore entrata che ne risulta per le aziende interessate. Per le disposizioni e

le delibere vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto il ripiano delle minori entrate che ne risultano per le aziende interessate avviene con decorrenza 1° gennaio 1989. L'amministrazione statale, regionale o comunale provvede, entro il 31 maggio 1989, alla emanazione delle relative disposizioni e delibere».

1.3 LA COMMISSIONE

Al comma 4, primo periodo, sopprimere le parole da: «nonchè» *sino a*: «ai trasporti».

1.12 VISCONTI, BISSO, GIUSTINELLI, LIBERTINI, LOTTI, PINNA, SENESI

Al comma 5, sostituire le parole: «all'interno della spesa corrente» *con le altre*: «a carico».

1.10 VISCONTI, BISSO, GIUSTINELLI, LIBERTINI, LOTTI, PINNA, SENESI

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«5-*bis*. Per il rapido raggiungimento delle finalità di cui alla autorizzazione di spesa indicata all'articolo 13, comma 15, della legge 11 marzo 1988, n. 67, il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della marina mercantile e con il Ministro per i problemi delle aree urbane, promuove, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, un accordo di programma con le modalità di cui all'articolo 7 della legge 1° marzo 1986, n. 64, tra il comune di Messina, il comune di Reggio Calabria, il comune di Villa S. Giovanni e l'Ente ferrovie dello Stato. Trascorsi centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nel caso di inerzia o ritardo dei soggetti di cui al presente comma nella definizione e attuazione dell'accordo di programma, può provvedere, in via sostitutiva, il Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri».

1.4 LA COMMISSIONE

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«5-*ter*. Ai fini anche del complessivo riordino del sistema di trasporto locale, il termine di un anno di cui al comma 18 dell'articolo 13 della legge 11 marzo 1988, n. 67, è elevato a due anni».

1.5 LA COMMISSIONE

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«5-*bis*. Onde favorire il coordinamento funzionale ed operativo dei trasporti ferroviari della Campania, ivi compresi i rami delle ferrovie statali di interesse regionale, in attesa della loro regionalizzazione, ed onde avviare un processo di accorpamento globale, le gestioni governative per le ferrovie concesse vengono accorpate in un'unica gestione».

1.9 VISCONTI, BISSO, GIUSTINELLI, LIBERTINI, LOTTI, PINNA, SENESI

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

«5-*bis*. Gli enti locali possono provvedere alla copertura dei disavanzi di esercizio delle aziende o delle gestioni dirette di trasporto relativi agli anni 1987 e 1988, che non hanno trovato copertura con i contributi di cui all'articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151, mediante la contrazione di mutui con la Cassa depositi e prestiti, nell'ambito del limite annuo complessivo stabilito dall'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 545. L'annualità di ammortamento dei mutui è a carico degli enti locali.

5-*ter*. Le disposizioni di cui al comma 5-*bis* si applicano anche per il finanziamento delle somme occorrenti per la ricapitalizzazione delle aziende di trasporto costituite in forma di società per azioni, quando l'ente locale riveste la posizione di unico azionista o di azionista di maggioranza».

1.11 SANTINI, MARNIGA, VISCA, TRIGLIA

Successivamente alla diramazione del fascicolo n. 2 degli emendamenti, sono stati altresì presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, sopprimere il primo periodo.

1.22 LIBERTINI, SENESI, LOTTI, GIUSTINELLI, LOPS, VISCONTI, PINNA, BISSO

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo:

«Con apposito provvedimento di riforma della legge 10 aprile 1981, n. 151, l'ammontare del fondo nazionale trasporti, parte esercizio, sarà determinato secondo criteri che incentivino una corretta ed efficiente gestione dell'azienda compatibilmente al mantenimento del carattere di socialità del trasporto pubblico locale».

1.14 REZZONICO, BERNARDI, ANDÒ, NIEDDU, MARIOTTI, VISCA, PATRIARCA, COVELLO

Al comma 2, primo periodo sopprimere le parole: «al raggiungimento, entro un decennio, dell'equilibrio economico dei bilanci e».

1.15 REZZONICO, BERNARDI, ANDÒ, NIEDDU, MARIOTTI, VISCA, PATRIARCA, COVELLO

Al comma 3, lettera a), *sostituire le parole:* «sulle singole linee» *con le altre:* «sull'intera rete dell'azienda».

1.16 LIBERTINI, SENESI, LOTTI, GIUSTINELLI, LOPS, VISCONTI, PINNA, BISSO

Al comma 3, lettera a), *aggiungere, in fine, le seguenti parole*: «nonchè quanto prescritto dal Regolamento n. 1191/69 del Consiglio CEE in ordine agli obblighi di servizio pubblico».

1.17 LIBERTINI, SENESI, LOTTI, GIUSTINELLI, LOPS, VISCONTI, PINNA, BISSO

Al comma 3, lettera c), *aggiungere, in fine, il seguente periodo*: «Le regioni elaborano i piani regionali dei trasporti nel rispetto dello schema-tipo e dei criteri di priorità dei diversi modi di trasporto, predisposto dal Ministro dei trasporti entro il 30 marzo 1989».

1.18 LIBERTINI, SENESI, LOTTI, GIUSTINELLI, LOPS, VISCONTI, PINNA, BISSO

Al comma 4, primo periodo, sostituire le parole da: «determina» *fino alla fine del periodo, con le altre*: «è costituita entro il 30 marzo 1989 la Commissione tecnica per la definizione dei costi standardizzati dei diversi modi di trasporto».

1.19 LIBERTINI, SENESI, LOTTI, GIUSTINELLI, LOPS, VISCONTI, PINNA, BISSO

Dopo il comma 4, inserire il seguente:

«4-*bis*. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce entro il 30 aprile 1989 le facilitazioni tariffarie per le quali lo Stato, le regioni e i comuni devono contestualmente provvedere, con finanziamenti propri, alla copertura della minore entrata che ne risulta per le aziende interessate».

1.20 LIBERTINI, SENESI, LOTTI, GIUSTINELLI, LOPS, VISCONTI, PINNA, BISSO

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«5-*bis*. Al fine di favorire il coordinamento funzionale ed operativo dei trasporti ferroviari della Campania, ivi compresi i rami delle ferrovie statali di interesse regionale, in attesa della loro regionalizzazione e onde avviare un processo di accorpamento globale, le gestioni governative per la ferrovia di Alifana e per la ferrovia Benevento-Napoli vengono accorpate in un'unica gestione».

1.13 PATRIARCA, ANDÒ, NIEDDU, MARIOTTI, VISCA, CONDORELLI, IANNIELLO, SALERNO

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

«5-*quater*. Il piano regionale dei trasporti modifica le concessioni delle linee automobilistiche, i programmi di servizio predisposti dalle ferrovie concesse dall'Ente ferrovie dello Stato. A tale scopo è costituita in ogni Regione una commissione per la definizione congiunta degli orari, dei percorsi delle linee di trasporto in regime di concessione, coordinate ed integrate con altri modi di trasporto».

1.21 LIBERTINI, SENESI, LOTTI, GIUSTINELLI, LOPS, VISCONTI, PINNA, BISSO

Invito i presentatori ad illustrarli.

REZZONICO, *relatore*. Signor Presidente, illustrerò gli emendamenti presentati da me e dalla Commissione.

L'emendamento 1.1 propone di modificare, al comma 1, secondo periodo, l'impostazione nel senso che, invece del termine «ulteriormente»,

relativamente al risanamento del bilancio, propone il termine «gradualmente» e propone di aggiungere, in fine, le parole: «e parallelamente al risanamento delle gestioni di cui al comma 2».

Riformulo l'emendamento 1.14 nel seguente modo: «Con apposito provvedimento di riforma della legge 10 aprile 1981, n. 151, l'ammontare del Fondo nazionale trasporti, parte esercizio, sarà determinato secondo criteri che incentivino una corretta ed efficiente gestione dell'azienda nel rispetto del carattere di socialità del trasporto pubblico locale, nonchè del Regolamento n. 1191/69 del Consiglio CEE in ordine agli obblighi di servizio pubblico».

Con l'emendamento 1.2 si propone di aggiungere, alla fine del comma 2, i seguenti periodi: «I criteri generali devono tenere conto della domanda e dell'offerta sulle singole linee misurate rispettivamente in termini di passeggeri-chilometro e di vetture-chilometro, della previsione di non concorrenzialità tra servizi sovvenzionati, dei bacini di traffico definiti dalle regioni dopo aver elaborato il piano regionale dei trasporti sulla base dell'analisi della domanda e dell'offerta per singola linea servita. La scelta del servizio da sovvenzionare tra servizi in concorrenza spetta alle regioni dopo aver definito il piano regionale dei trasporti e dei bacini di traffico. Il Ministro dei trasporti, di intesa con le regioni interessate, rivede obbligatoriamente le concessioni di linee di trasporto di persone di competenza statale secondo i criteri di cui sopra. Ciascuna regione è obbligata a definire, entro 9 mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, i bacini di traffico dopo aver elaborato il piano regionale dei trasporti sulla base prioritariamente dell'analisi della domanda e dell'offerta per singola linea servita. Qualora la regione dovesse risultare inadempiente, il Ministro dei trasporti provvede in via sostitutiva, entro il 1989, alla definizione del piano regionale dei trasporti e dei relativi bacini di traffico».

Conseguentemente, si propone la soppressione del comma 3.

Con l'emendamento 1.3, si propone di sostituire il comma 4 con il seguente: «Per l'anno 1989 il Ministro dei trasporti, con decreto emanato di concerto con il Ministro del tesoro, di intesa con la Commissione di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e sentite le organizzazioni rappresentative delle aziende di trasporto pubblico locale, determina entro il 28 febbraio 1989 il rapporto minimo di copertura del costo standardizzato rispetto ai ricavi del traffico per le varie condizioni ambientali e socio-economiche omogenee, nonchè il coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle linee di trasporto pubblico locale sulla base delle elaborazioni predisposte per il conto nazionale dei trasporti di intesa con gli assessorati regionali ai trasporti. Entro il 15 marzo 1989 le regioni stabiliscono, sentiti gli enti locali interessati, le tariffe minime per ogni tipo di servizio, distinte per zone ambientali e socio-economiche omogenee, nonchè le tariffe effettive delle linee di concessione regionale. Entro il 31 marzo 1989 i comuni, anche in mancanza delle disposizioni regionali di cui sopra, stabiliscono le tariffe effettive dei servizi di trasporto interni al loro territorio, fatte salve le competenze in materia delle regioni a statuto speciale. Per conseguire il rapporto minimo di copertura del costo standardizzato rispetto ai ricavi del traffico, i provvedimenti tariffari, per il 1989, sono adottati dalle regioni e dai comuni anche in deroga all'articolo 17 della legge 28 febbraio 1986, n. 41. Ogni disposizione statale e regionale, o delibera comunale, volta a stabilire con separati provvedimenti speciali

facilitazioni tariffarie deve contestualmente provvedere a ripianare, con finanziamenti propri a carico dello Stato, della regione o del comune la minore entrata che ne risulta per le aziende interessate. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce, entro il 30 aprile 1989, le facilitazioni tariffarie per le quali lo Stato, le regioni ed i comuni devono contestualmente provvedere, con finanziamenti propri, alla copertura della minore entrata che ne risulta per le aziende interessate. Per le disposizioni e le delibere vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, il ripiano delle minori entrate che ne risultano per le aziende interessate avviene con decorrenza 1° gennaio 1989. L'amministrazione statale, regionale o comunale provvede, entro il 31 maggio 1989, alla emanazione delle relative disposizioni e delibere».

Do per letto l'emendamento 1.4. Con l'emendamento 1.5 viene elevato da uno a due anni il termine di cui al comma 18 dell'articolo 13 della legge 11 marzo 1988, n. 67, al fine di risolvere la questione dei cosiddetti «rami secchi» delle ferrovie dello Stato.

Con l'emendamento 1.0.1, tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 1, si vuole avviare la definizione delle modalità per l'utilizzo dello stanziamento di 800 miliardi.

L'emendamento 1.15 tende a sopprimere al comma 2, primo periodo, le parole: «al raggiungimento, entro un decennio, dell'equilibrio economico dei bilanci e».

Con l'emendamento 1.0.4 si tende ad inserire un articolo aggiuntivo, l'articolo 1-*quinquies* che si illustra da sè.

SENESI. Con l'emendamento 1.6 chiediamo di sopprimere l'intero articolo, perchè verrebbe praticato un taglio di 400 miliardi per il 1989 alle aziende di trasporto pubbliche e private. Su questo articolo abbiamo avuto già modo di esprimere il nostro dissenso, pertanto la nostra proposta di soppressione è conseguente a tutto il nostro impegno di questi giorni.

Per quanto riguarda l'emendamento 1.7, mi sembra di avere inteso che in questa Aula esiste – perlomeno in questa sede, poi vedremo nelle successive azioni del Governo – una volontà volta a dettare le regole del gioco e queste in sede di Commissione sono state individuate nell'istituzione del CIPET. Per questo riteniamo, anche per il livello di discussione che si è avviata all'8ª Commissione, che gli indirizzi per la determinazione del futuro fondo nazionale dei trasporti, anche per i finanziamenti in conto esercizio, siano emanati dall'istituendo CIPET e nella fase transitoria, ovviamente, dal Ministero dei trasporti. Questa è la nostra esplicita volontà riscontrata nei lavori del Gruppo ristretto, pertanto presentiamo questo emendamento.

L'emendamento 1.3/1 riguarda il risanamento gestionale che è stato già inserito nell'emendamento del relatore, presentato e discusso in Commissione, su cui abbiamo apprezzato la volontà della maggioranza. Esso tende a sopprimere una parte dell'emendamento 1.3 presentato dalla Commissione (sul quale, comunque, preannuncio fin da ora il nostro voto contrario) laddove si attribuisce al Ministero il compito di elaborare i piani di trasporto. Vorrei ricordare al senatore Bernardi, che è intervenuto nei confronti delle regioni, che da uno studio trasmesso alla nostra Commissione si rileva come, su 20 regioni, 13 abbiano adottato da almeno 6 anni la definizione dei bacini di traffico. Le regioni sono state messe sotto accusa in questa sede: non abbiamo alcuna difficoltà a criticare le regioni che dal 1970 ad oggi, da quando le regioni stesse vennero istituite, non hanno elaborato i piani. Però

da questo studio si rileva che un alto numero di regioni ha già predisposto i piani regionali e quasi tutte in collaborazione con la segreteria tecnica del Piano generale dei trasporti. Ciò che maggiormente ci interessa sottolineare è che un piano regionale non ha valore giuridico nella direzione dei sistemi di trasporto regionale, nè ha titolo per far decadere le eventuali concessioni, siano esse di interesse regionale o statale. Quindi, la convivenza e frammentarietà delle sedi decisionali non fanno che aggravare la situazione. Si ha un bel dire a richiamare al rigore le regioni, quando il Governo, dai tempi dell'approvazione del Piano generale dei trasporti, non ha mai stabilito un indirizzo generale e criteri di priorità per l'approvazione dei piani regionali medesimi! A tal fine abbiamo presentato un apposito emendamento.

L'emendamento 1.10 si riferisce alle spese a carico delle amministrazioni locali; si tratta di una proposta sulla quale abbiamo già recepito il consenso della maggioranza.

L'emendamento 1.9 tende a razionalizzare, almeno per la regione Campania, il sistema delle ferrovie concesse; si chiede la sostituzione della gestione commissariale, unificando l'intera rete e quindi assicurando una gestione complessiva delle ferrovie concesse. Ci auguriamo che tale emendamento venga recepito dall'Aula proprio per manifestare la volontà del Senato di razionalizzare almeno la situazione in una regione.

L'emendamento 1.18 è già stato illustrato, in quanto riguarda i criteri di priorità. Ritiriamo l'emendamento 1.20 che riguardava le facilitazioni tariffarie, in quanto è stato recepito dall'emendamento del relatore.

L'ultimo emendamento, l'1.19, si riferisce ad un preciso indirizzo nei confronti delle regioni. Chiediamo che il Governo definisca i criteri per l'applicazione dei piani regionali entro il 30 marzo 1989. Infatti, secondo l'emendamento della maggioranza, le regioni dovrebbero elaborare entro l'anno 1989 tali piani, ed in loro sostituzione il Ministero. Il Parlamento non è a conoscenza nè delle linee sulle quali si muovono le regioni, nè di quelle su cui si muoverà il Governo, per cui chiediamo che entro il 30 marzo vengano definiti i criteri e venga costituita una apposita Commissione tecnica per la definizione dei costi standardizzati dei diversi modi di trasporto, superando di fatto la vecchia commissione prevista dalla legge n. 151 del 1981, costituita per i soli costi standardizzati del servizio su gomma. Noi chiediamo che sia istituita un'apposita commissione di esperti che definisca i costi standardizzati sia del sistema ferroviario che di quello su gomma; questo ci permetterebbe di avviare un processo di razionalizzazione della spesa che anticiperebbe, credo di gran lunga, il lavoro che lo stesso CIPET dovrebbe svolgere. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

* PATRIARCA. Signor Presidente, potrei dire che l'emendamento 1.13 si illustra da sè, ma devo dare alcune delucidazioni relativamente ad un emendamento di più vasta portata cui ha fatto cenno la senatrice Senesi.

Mi riferisco alla necessità di accorpare, per motivi di coordinamento, tutte le ferrovie concesse nell'ambito della regione Campania. Sarei anche d'accordo sull'emendamento più estensivo della senatrice Senesi se venisse aggiunto, però, che il riferimento riguarda le ferrovie a cosiddetto scartamento ordinario; in effetti in tal modo si escluderebbe la Circumvesuviana che non rientra in quella categoria, essendo una sorta di metropolitana in superficie che ha esigenze, compiti e modi di gestione diversi.

Pertanto, se si esclude questa particolare linea, potrei anche ritirare il mio emendamento e aderire a quello del Gruppo comunista, che è indubbiamente più comprensivo dell'estensione e della gestione delle ferrovie concesse.

* SANTINI. Signor Presidente, l'emendamento 1.11, presentato da me e da altri senatori, non comporta alcun onere a carico dello Stato. Lo scopo è quello di consentire agli enti locali di coprire i disavanzi di esercizio delle aziende o per la gestione diretta dei trasporti per gli anni 1987 e 1988 – cifra indubbiamente di assoluto rilievo – non più, come attualmente si prevede, a carico della spesa corrente, ossia dei bilanci ordinari, ma attraverso la contrazione di mutui con la Cassa depositi e prestiti nell'ambito del limite annuo stabilito con il decreto sulla finanza pubblica che abbiamo testè approvato. Infatti, nella prima ipotesi per molti enti locali vi sarebbe l'impossibilità di approvare i bilanci per il 1989. Signor Presidente, questa possibilità deve essere consentita anche per le aziende di trasporto costituite in forma di società per azioni.

Mi si dice che un emendamento proposto dalla Commissione darebbe una risposta analoga; io vedo quello che i colleghi comunisti hanno presentato per sostituire le parole «all'interno della spesa corrente» con le altre «a carico della spesa corrente». Mi pare che la soluzione non sia assolutamente questa perchè la spesa rimane all'interno di quella corrente, mentre l'emendamento che noi proponiamo dà la possibilità di ricorrere alla contrazione di mutui. A mio avviso, l'emendamento 1.10 del Gruppo comunista non dà questo tipo di risposta.

VISCONTI. L'obiettivo è lo stesso.

BERNARDI. Signor Presidente, non so se si tratti di un emendamento da formalizzare in sede di coordinamento. Al punto 2 dell'articolo 1, al quarto rigo, l'inizio del periodo «A tale scopo le regioni determinano...» ha il complemento oggetto all'ultimo rigo «la ripartizione dei contributi statali loro assegnati». In mezzo a questi ci sono tre righe di metodologia; pertanto propongo di mettere subito predicato verbale, complemento oggetto e poi le righe intermedie.

PRESIDENTE. Mi pare questione di coordinamento.

Invito il relatore a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

REZZONICO, *relatore*. Esprimo parere negativo sugli emendamenti 1.6, 1.7, 1.8, 1.3/1, 1.12, 1.9; esprimo parere favorevole all'emendamento 1.10, pertanto l'emendamento 1.11 mi vede esprimere parere negativo in quanto affronta la stessa tematica. Inoltre esprimo parere contrario sull'emendamento 1.22. Esprimo parere contrario sugli emendamenti 1.16, 1.18, 1.19, 1.20, 1.21. Inoltre esprimo parere favorevole all'emendamento 1.17 in quanto assorbito dall'emendamento 1.14 di cui sono primo firmatario, ed esprimo parere favorevole anche all'emendamento 1.13.

Naturalmente sono favorevole a tutti gli emendamenti presentati dalla Commissione o di cui sono primo firmatario e precisamente agli emendamenti 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.10, 1.14, 1.15. sten215/023/V

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a pronunziarsi sugli emendamenti in esame.

GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Esprimo parere negativo sugli emendamenti 1.6, 1.7, 1.8, 1.3/1.

Esprimo parere favorevole sugli emendamenti 1.1 e 1.2. Per l'emendamento 1.3, propongo di eliminare la deroga all'articolo 17 della legge n. 41 del 1986, con la motivazione che se si dovesse accogliere l'emendamento in quella formulazione avverrebbe lo sganciamento di queste tariffe dall'osservanza dell'articolo 17 della legge n. 41 del 1986, sottraendole all'esame del CIPI. Si avrebbe così una pletora di richieste da tanti altri settori (ferrovie, telefoni, eccetera) e sarebbe difficile dire di no dopo aver creato il precedente. Proporrei, quindi, l'eliminazione delle parole da «Per conseguire il rapporto minimo di copertura...» fino alle parole «all'articolo 17 della legge 28 febbraio 1986, n. 41».

Esprimo parere favorevole all'emendamento 1.10, all'1.4 e all'1.5; parere contrario agli emendamenti 1.9 e 1.11; parere contrario all'emendamento 1.22 e favorevole all'emendamento 1.14. Per l'emendamento 1.15, il Governo si rimette all'Assemblea; parere contrario agli emendamenti 1.16, 1.17, 1.18, 1.19 e 1.20; parere favorevole all'emendamento 1.13 e contrario all'emendamento 1.21.

PRESIDENTE. Vorrei sapere se i senatori del Gruppo comunista insistono per la votazione dell'emendamento 1.6, su cui è stato espresso parere contrario da parte della 5ª Commissione.

SENESI. Insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Ricordo che, ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, sull'emendamento 1.6, sul quale la Commissione bilancio ha espresso parere contrario, la deliberazione ha luogo mediante votazione nominale con scrutinio simultaneo.

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1,6, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori.

I senatori favorevoli voteranno sì.

I senatori contrari voteranno no.

(*Segue la votazione*).

Votano sì *i senatori*:

Alberici,
Bisso, Boffa,
Callari Galli, Casadei Lucchi, Cavazzuti, Corleone,
Giustinelli,
Imbrìaco,
Lama, Libertini, Lops, Lotti,
Maffioletti, Margheriti, Meriggi,
Nebbia,
Pasquino, Petrara, Pinna,
Scardaoni, Senesi, Serri,

Spetič, Tornati, Tripodi,
Vecchietti, Vesentini, Vetere, Vignola, Visconti, Vitale.

Votano no *i senatori:*

Acquarone, Agnelli Arduino, Aliverti, Amabile, Andò, Angeloni, Azzarà, Azzaretti,
Bausi, Beorchia, Bernardi, Boggio, Bompiani, Bonalumi, Bonora, Busseti, Butini,
Cabras, Calvi, Cappuzzo, Chimenti, Cimino, Citaristi, Coco, Colombo, Condorelli, Cortese, Covello, Cuminetti, Cutrera,
D'Amelio, De Rosa, De Vito, Diana, Di Lembo, Dipaola, Di Stefano,
Elia, Emo Capodilista, Evangelisti,
Fabbri, Fabris, Favilla, Ferrara Pietro, Fioret, Franza,
Gallo, Genovese, Gerosa, Giacometti, Giacovazzo, Giagu Demartini, Granelli, Graziani, Gualtieri, Guizzi,
Ianniello,
Kessler,
Lauria, Leonardi, Lipari, Lombardi,
Macaluso, Mancia, Mancino, Manzini, Mariotti, Marniga, Melotto, Mezzapesa, Micolini, Mora, Moro, Murmura,
Natali, Neri, Nieddu,
Orlando,
Pagani, Parisi, Patriarca, Perina, Perricone, Perugini, Petronio, Pierri, Pinto, Poli, Postal, Putignano,
Rezzonico, Ricevuto, Rosati, Rumor,
Salerno, Santalco, Santini, Saporito, Sartori, Scevarolli, Signori,
Tagliamonte, Tani, Toth, Triglia,
Vella, Ventre, Venturi, Vercesi, Vettori, Visca, Vitalone,
Zangara, Zecchino.

Sono in congedo i senatori:

Abis, Acone, Boato, Carli, Cassola, Cattanei, Coletta, Covatta, Covi, De Cinque, Donato, Fontana Alessandro, Franchi, Giacchè, Ianni, Mazzola, Meoli, Nepi, Ongaro Basaglia, Pecchioli, Pizzo, Pizzol, Salvi, Spadaccia, Taramelli, Tedesco Tatò, Zaccagnini, Zanella, Zito.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori:

Antoniazzi, Bissi, Bossi, Florino, Cardinale, Consoli, Dujany, Fogu, Mantica, Pulli, Fassino.

Risultato di votazione

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.6, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori:

Senatori votanti	146
Maggioranza	74
Favorevoli	32
Contrari	114

Il Senato non approva.

Ripresa della discussione

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.22. I senatori proponenti insistono per la sua votazione?

LIBERTINI. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.7. I senatori proponenti insistono per la votazione?

SENESI. Sì, insistiamo.

PRESIDENTE. Ricordo che, ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, sull'emendamento 1.7, sul quale la Commissione bilancio ha espresso parere contrario, la deliberazione ha luogo mediante votazione nominale con scrutinio simultaneo.

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.7, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori.

I senatori favorevoli voteranno sì.

I senatori contrari voteranno no.

(*Segue la votazione*).

Votano sì *i senatori*:

Alberici,
Bisso, Boffa,
Callari Galli, Casadei Lucchi, Corleone,
Giustinelli,
Imbrìaco,
Lama, Libertini, Lops, Lotti,
Maffioletti, Margheriti, Meriggi, Mora,
Nebbia,
Pasquino, Petrara, Pinna,
Riva,
Scardaoni, Senesi, Serri, Spetič,
Tornati, Tripodi, Vecchietti, Vesentini, Vetere, Vignola, Visconti, Vitale.

Votano no *i senatori:*

Acquarone, Agnelli Arduino, Aliverti, Amabile, Andò, Angeloni, Azzarà, Azzaretti,
Bausi, Beorchia, Bernardi, Boggio, Bompiani, Bonalumi, Bonora, Busseti, Butini,
Cabras, Cappuzzo, Carta, Chimenti, Cimino, Citaristi, Coco, Colombo, Condorelli, Cortese, Covello, Cuminetti, Cutrera,

D'Amelio, De Rosa, De Vito, Diana, Di Lembo, Dipaola, Di Stefano,
Elia, Emo Capodilista, Evangelisti,
Fabbri, Fabris, Favilla, Ferrara Pietro, Ferrari-Aggradi, Fioret, Franza,
Gallo, Genovese, Gerosa, Giacometti, Giacovazzo, Giagu Demartini, Granelli, Graziani, Gualtieri, Guizzi,
Ianniello,
Kessler,
Lauria, Leonardi, Lipari, Lombardi,
Macaluso, Mancia, Mancino, Manzini, Mariotti, Marniga, Melotto, Mezzapesa, Micolini, Moro, Murmura,
Natali, Neri, Nieddu,
Orlando,
Pagani, Parisi, Patriarca, Pavan, Perina, Perricone, Perugini, Petronio, Pierri, Pinto, Poli, Postal, Putignano,
Rezzonico, Ricevuto, Rosati, Rumor,
Salerno, Santalco, Santini, Saporito, Sartori, Scevarolli, Signori, Spitella,
Tagliamonte, Tani, Taviani, Toth, Triglia,
Vella, Ventre, Venturi, Vercesi, Vettori, Visca, Vitalone,
Zangara, Zecchino.

Sono in congedo i senatori:

Abis, Acone, Boato, Carli, Cassola, Cattanei, Coletta, Covatta, Covi, De Cinque, Donato, Fontana Alessandro, Franchi, Giacchè, Ianni, Mazzola, Meoli, Nepi, Ongaro Basaglia, Pecchioli, Pizzo, Pizzol, Salvi, Spadaccia, Taramelli, Tedesco Tatò, Zaccagnini, Zanella, Zito.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori:

Antoniazzi, Bissi, Bossi, Florino, Cardinale, Consoli, Dujany, Fogu, Mantica, Pulli, Fassino.

Risultato di votazione

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.7, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori:

Senatori votanti	150
Maggioranza	76
Favorevoli	33
Contrari	117

Il Senato non approva.

Ripresa della discussione

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.14.

SENESI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SENESI. Questo testo, essendo stato in esso recepito l'emendamento che riconosce ed introduce nel trasporto pubblico locale l'obbligo di servizio in base alle norme CEE, ci garantisce dal punto di vista della socialità del servizio del trasporto pubblico locale e pertanto voteremo a favore di tale emendamento, ritirando quello analogo 1.17 da noi presentato in materia di direttive CEE.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.14, presentato dal senatore Rezzonico e da altri senatori, nel testo modificato dal relatore.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.8. I senatori proponenti insistono per la sua votazione?

VISCONTI. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.15, presentato dal senatore Rezzonico e da altri senatori.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.2, presentato dalla Commissione.

È approvato.

L'emendamento 1.16, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori, è precluso.

L'emendamento 1.17, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori, è stato ritirato.

L'emendamento 1.18, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori, è precluso.

Passiamo alla votazione del subemendamento 1.3/1, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori. I proponenti insistono per la sua votazione?

GIUSTINELLI. Sì, insistiamo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.3/1, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.3. Senatore Rezzonico, accoglie la modifica proposta dal Governo?

REZZONICO, *relatore*. Sì, signor Presidente, accolgo la modifica proposta dal Governo con la soppressione del periodo che va dalle parole: «Per conseguire il rapporto minimo di copertura» fino alle parole: «articolo 17 della legge 28 febbraio 1986, n. 41».

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.3, presentato dalla Commissione, con la modifica testè enunciata.

È approvato.

Gli emendamenti 1.19, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori, e 1.12, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori, sono preclusi dall'approvazione dell'emendamento 1.3.

L'emendamento 1.20, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori, è stato ritirato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.10, sul quale relatore e Governo hanno espresso parere favorevole.

SANTINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* SANTINI. Signor Presidente, dichiaro di votare a favore di questo emendamento, rinunciando contestualmente all'emendamento proposto da me insieme ad altri colleghi, l'1.11, che si deve considerare assorbito. Accettiamo l'interpretazione data dal relatore secondo cui questo «a carico» configura la possibilità da parte degli enti locali di contrarre mutui con la Cassa depositi e prestiti per il ripiano del disavanzo 1987-1988, perchè il testo, così come risulterà approvato, dice che gli enti locali o i loro consorzi provvedono alla copertura di eventuali disavanzi di gestione delle aziende a carico dei rispettivi bilanci. Questo «a carico» deve dare la possibilità agli enti locali di contrarre mutui per il ripiano del disavanzo.

Con questo spirito noi accettiamo l'emendamento in questione.

VISCONTI. Domanto di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VISCONTI. Signor Presidente, vorrei avanzare una proposta di modifica dell'emendamento 1.10, per recuperare almeno in parte l'emendamento presentato dal senatore Santini. Al comma 5, proporrei la seguente dizione: sostituire le parole «all'interno della spesa corrente» con le altre «a carico anche mediante la contrazione di mutui mediante la Cassa depositi e prestiti».

PRESIDENTE. Invito il relatore ad esprimere il parere sul nuovo testo dell'emendamento 1.10.

REZZONICO, *relatore*. L'emendamento com'è formulato significa che i disavanzi possono essere posti a carico del bilancio senza ulteriori

specificazioni; il che vuol dire che un comune può accendere mutui per la copertura dei *deficit* gestionali dell'azienda dei trasporti, senza esplicitare la Cassa depositi e prestiti o altri istituti mutuanti, perchè non compete a questo disegno di legge. Pertanto esprimo parere contrario.

VISCONTI. Rinuncio alla modifica proposta e insisto per la votazione del testo originario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.10, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.4, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.5, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.9, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.13, presentato dal senatore Patriarca e da altri senatori.

È approvato.

Ricordo che l'emendamento 1.11 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 1.21, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo all'esame degli articoli aggiuntivi proposti con i seguenti emendamenti:

Dopo l'articolo 1, inserire i seguenti:

«Art. 1-*bis*.

1. Ai fini di consentire un adeguato rinnovo del parco rotabile, lo stanziamento di lire 800 miliardi per il biennio 1989-90 in ragione di lire 400 miliardi per il 1989 e lire 400 miliardi per l'anno 1990, così come previsto dalla tabella A) annessa alla legge 24 dicembre 1988, n. 541, è riservato alla finalità di cui all'articolo 11, quarto comma, numero 1), della legge 10 aprile 1981, n. 151, con le modalità di cui all'articolo 12 della legge stessa».

1.0.1 LA COMMISSIONE

«Art. 1-*ter*.

1. Ai fini di consentire un rinnovo del parco materiale rotabile adeguato alle esigenze della sicurezza stradale, l'erogazione degli stanziamenti del fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali previsti dal comma 8 dell'articolo 8 della legge 22 dicembre 1986, n. 910, è destinata, limitatamente agli anni 1989 e 1990, agli investimenti previsti dall'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151, con le modalità di cui all'articolo 12 della legge stessa. Il Ministro dei trasporti provvede ad emanare con decreto, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, norme regolamentari atte a consentire un efficace snellimento delle procedure e ad abbreviare i tempi per la concessione dei contributi.

2. L'articolo 62 del decreto del Presidente della Repubblica 4 ottobre 1986, n. 902, si applica anche alle aziende speciali o consortili ai fini dell'acquisto del materiale rotabile di tipo unificato».

1.0.2 VISCONTI, LIBERTINI, SENESI, BISSO, LOTTI, GIUSTINELLI, LOPS, PINNA

«Art. 1-*quater*.

1. Le regioni entro il 1989 elaborano i piani regionali dei trasporti nel rispetto dello schema-tipo e dei criteri di priorità dei diversi modi di trasporto, predisposti dal Ministro dei trasporti».

1.0.3 VISCONTI, BISSO, GIUSTINELLI, LIBERTINI, LOTTI, PINNA, SENESI

«Art. 1-*quinquies*

1. In caso di realizzazione di progetti adottati in attuazione dei piani regionali dei trasporti miranti al recupero di aree attraverso ristrutturazioni organizzative e tecnologiche comportanti specifiche soluzioni tecniche, per favorire anche la intermodalità tra mezzi ferroviari e mezzi stradali, utilizzando gli spazi offerti con l'abbassamento del piano del ferro e successiva copertura a livello stradale ovvero con la creazione di piattaforme a copertura delle strutture ferrroviarie, gli enti finanziatori, cui il relativo costo ha fatto carico, acquisiscono il diritto di superficie sulle aree così realizzate. Immobili, opere ed impianti di linee ferroviarie, acquisti dall'azienda esercente a proprie spese, per qualunque ragione dismessi e non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario, restano nella piena disponibilità dell'azienda proprietaria per estinzione del vincolo di reversibilità sugli stessi».

1.0.4 REZZONICO, BERNARDI, ANDÒ, NIEDDU, MARIOTTI, VISCA, PATRIARCA, COVELLO

«Art. 1-*sexies*

1. Nell'articolo 13, comma 13, della legge 11 marzo 1988, n. 67, il secondo periodo è sostituito dai seguenti: "Con decreto del Ministro del tesoro è stabilita la misura del concorso statale nell'ammortamento dei predetti mutui, entro un limite massimo di 12 punti percentuali. Il contributo è corrisposto, in misura costante, per tutto il periodo di ammortamento ed è commisurato al capitale iniziale mutuato"».

1.0.5 VISCA, MARNIGA, MARIOTTI, REZZONICO, VELLA, RICEVUTO, PUTIGNANO, ACONE, PIZZOL, SENESI, LIBERTINI, BOLLINI, POLLICE, CORLEONE

Invito i presentatori ad illustrarli.

REZZONICO, *relatore*. L'emendamento 1.0.1 precisa la destinazione dello stanziamento di 800 miliardi nei due anni per quanto riguarda il rinnovo del materiale rotabile. L'emendamento 1.0.4 consente alle ferrovie di poter utilizzare gli spazi offerti con l'abbassamento del piano del ferro e la successiva copertura a livello stradale, ovvero con la creazione di piattaforme a copertura delle strutture ferroviarie per cui è possibile l'edificazione secondo le normative previste dai piani regolatori dei singoli comuni. Inoltre prevede che immobili, opere ed impianti di linee ferroviarie acquisite dall'azienda esercente a proprie spese e per qualunque ragione dismessi o non utilizzati o non più utilizzabili per l'esercizio ferroviario tornino nella piena disponibilità dell'azienda per estinzione del vincolo di reversibilità sugli stessi.

SENESI. Con il nuovo testo dell'emendamento 1.0.2 tendiamo a recepire, nella prima parte, quello che fu già approvato alla Camera nel disegno di legge trasmesso poi al Senato. La parte successiva tende a rispettare questa possibilità non solo per le aziende municipalizzate ma anche per aziende speciali o consortili. Il tutto nel pieno rispetto delle procedure e della elaborazione fatta dalle regioni. A noi sembra estremamente pericoloso modificare in corso d'opera l'assegnazione di finanziamenti, quando conosciamo regioni che hanno già avviato piani triennali sia per il sistema di trasporto legato al rinnovo del parco rotabile, sia anche per quanto riguarda le infrastrutture.

Brevemente, sull'1.0.3 insisto nella richiesta che venga approvato questo dispositivo aggiuntivo in base al quale le regioni elaborano i piani sulla base degli indirizzi del Ministero dei trasporti. Siamo in assenza assoluta di indicazioni. Su questo terreno, essendo già stato bocciato un emendamento simile in precedenza, chiedo alla maggioranza un momento di riflessione, perchè quando si sale sul pulpito per giudicare le regioni bisogna avere fatto prima di tutto il proprio dovere. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

MARIOTTI. L'emendamento 1.0.5 è riferito al disposto dell'articolo 13, comma 13, della legge finanziaria per il 1988, con cui si autorizzano i comuni già impegnati nella costruzione di sistemi ferroviari passanti ad assumere

mutui fino alla concorrenza di 700 miliardi. La misura del concorso statale è stabilita con decreto del Ministro del tesoro nel pagamento degli interessi su detti mutui, entro il limite massimo di 12 punti percentuali.

Con la modificazione che si propone si intende chiarire che il contributo è corrisposto in misura costante per tutto il periodo di ammortamento ed è commisurato al capitale iniziale mutuato. In tal modo non avrà più ragione l'esistenza di dubbi circa l'interpretazione della norme, che è tesa ad assicurare contributi per opere ormai indispensabili nella lotta per l'emergenza ambiente: tale norma si riferisce all'ammontare complessivo dei mutui, alla loro intera durata ed alla corresponsione in misura costante. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

REZZONICO, *relatore*. Esprimo parere negativo sugli emendamenti 1.0.2 e 1.0.3. Sono favorevole agli emendamenti 1.0.4 e 1.0.5.

GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere contrario sugli emendamenti 1.0.2 ed 1.0.3. Il parere è invece favorevole sugli emendamenti 1.0.1, 1.0.4 e 1.0.5.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.0.1, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.0.2, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.0.3, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.0.4, presentato dal senatore Rezzonico e da altri senatori.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.0.5.

SENESI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SENESI. Dichiaro il nostro voto favorevole all'emendamento in esame che riguarda l'attuazione di una norma contenuta nella legge finanziaria per

il 1988. Ci auguriamo che con questo provvedimento i passaggi ferroviari delle città interessate possano essere messi in cantiere, ma dobbiamo sottolineare che è veramente straordinario che a distanza di un anno si debba sollecitare ulteriormente il Governo ad applicare una norma già approvata dal Parlamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.0.5, presentato dal senatore Visca e da altri senatori.

È approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 2 del decreto-legge.

Ricordo che l'articolo è il seguente:

Articolo 2.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1989 sono istituite le seguenti tasse:

a) la tassa per i servizi di assistenza in rotta ai voli nazionali forniti dall'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale;

b) la tassa di terminale per i voli nazionali ed i voli internazionali.

2. La tassa per i servizi di assistenza in rotta ai voli nazionali, di cui al comma 1, lettera *a*), nonchè la tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta cui sono assoggettati i voli internazionali per la parte di volo che si svolge nello spazio aereo nazionale, forniti dall'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, sono determinate secondo i criteri di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25.

3. La tassa di terminale per i voli nazionali ed i voli internazionali di cui al comma 1, lettera *b*), è determinata secondo la formula: «T=CTT.p», nella quale «T» è l'ammontare della tassa, «CTT» è il coefficiente unitario di tassazione, «p» è il coefficiente di peso ricavato elevando a 0,95 il peso massimo dell'aeromobile al decollo, come definito dall'articolo 6 della legge 11 luglio 1977, n. 411.

4. Il coefficiente unitario di tassazione di terminale (CTT) è calcolato mediante il rapporto: «CTT=CT/UST», nel quale «CT» è il costo complessivo previsto per i servizi di terminale nel complesso degli aeroporti nei quali si sviluppa singolarmente un traffico in unità di servizio non inferiore all'1,5 per cento del totale delle unità di servizio fornite dall'Azienda nell'intera rete aeroportuale ed «UST» è il numero totale delle unità di servizio di terminale che si prevede saranno prodotte nell'anno di applicazione della tassa. Il calcolo delle unità di servizio prodotte è in funzione dei coefficienti di peso degli aeromobili e del numero dei voli. Il CTT come innanzi determinato è applicato anche alle unità di servizio fornite ai voli commerciali dall'Aeronautica militare.

5. Per i soli voli nazionali, la tassa di terminale di cui al comma 1, lettera *b*), si applica nella misura ridotta del 50 per cento.

6. Per il pagamento delle tasse di cui al presente articolo valgono le esenzioni previste dall'articolo 7 della legge 11 luglio 1977, n. 411.

7. Le tasse di cui ai commi 1, 2 e 3 sono stabilite in modo da assicurare, per l'anno 1989, la copertura del 60 per cento del costo dei servizi di assistenza in rotta ai voli nazionali e di quelli di terminale con incrementi annui pari al 10 per cento fino alla copertura, nell'anno 1993, dell'intero costo dei servizi. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento delle tasse stesse.

8. Sono a carico dello Stato:

a) il mancato gettito di tassazione dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta, sia nazionale che internazionale, nonchè di quelli di terminale, forniti dall'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale agli aeromobili esonerati ai sensi del comma 6, sulla base del numero delle unità di servizio rese;

b) la differenza tra i costi complessivamente sostenuti dall'Azienda per l'assistenza di terminale ed i proventi derivanti dalla tassa applicata;

c) la differenza tra le tasse applicate ed i costi sostenuti in relazione alla gradualità delle tasse stesse di cui al comma 7.

9. Il coefficiente unitario di tassazione per la tassa di terminale di cui al comma 1, lettera *b*), è approvato, su proposta dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il Ministro della difesa. Il decreto di approvazione del coefficiente unitario di tassazione entra in vigore due mesi dopo la data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*. Ove il decreto non venisse emanato entro il 31 dicembre, per l'anno successivo continuerà ad applicarsi l'ultimo CTT approvato, maggiorato di una percentuale pari al tasso di inflazione programmato.

10. Gli oneri derivanti dall'applicazione del comma 8 fanno carico al capitolo 4640 dello stato di previsione del Ministero del tesoro.

A questo articolo sono riferiti i seguenti emendamenti:

Al comma 4, terzo periodo, sostituire le parole: «ai voli commerciali» *con le altre:* «ai voli civili assistiti».

2.1 LA COMMISSIONE

Al comma 4, terzo periodo, sostituire le parole: «ai voli commerciali» *con le altre*: «ai voli civili assistiti».

2.3 VISCONTI, BISSO, GIUSTINELLI, LIBERTINI, LOTTI, PINNA, SENESI

Al comma 9, primo periodo, dopo le parole: «traffico aereo generale» *inserire le seguenti*: «a seguito della deliberazione del proprio bilancio di previsione» *e sostituire l'ultimo periodo con il seguente*: «Qualora il decreto entri in vigore in data successiva all'inizio dell'anno al quale si riferisce, a partire dal 1° gennaio dell'anno stesso e fino alla data di entrata in vigore del decreto si applica il CTT in vigore nell'anno precedente, maggiorato di una percentuale pari al tasso di inflazione programmato».

2.2 LA COMMISSIONE

Al comma 9, primo periodo, dopo le parole: «traffico aereo generale» *inserire le seguenti*: «a seguito della deliberazione del proprio bilancio di previsione».

2.4 VISCONTI, BISSO, GIUSTINELLI, LIBERTINI, LOTTI, PINNA, SENESI

Al comma 9, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «Ove l'attivazione della tassa non possa avvenire in data 1° gennaio dell'anno di riferimento, da tale data e fino all'entrata in vigore del decreto continuerà ad applicarsi l'ultimo CTT approvato maggiorato di una percentuale pari al tasso di inflazione programmato».

2.5 VISCONTI, BISSO, GIUSTINELLI, LIBERTINI, LOTTI, PINNA, SENESI

Invito i presentatori ad illustrarli.

REZZONICO, *relatore*. Gli emendamenti 2.1 e 2.2 si illustrano da sè.

VISCONTI. Signor Presidente, gli emendamenti 2.3, 2.4 e 2.5 si illustrano da sè.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

REZZONICO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 2.1, 2.3, 2.2 e 2.4. Esprimo invece parere contrario sull'emendamento 2.5.

GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo esprime parere favorevole sugli emendamenti 2.1, 2.3, 2.2 e 2.4 ed esprime parere contrario sull'emendamento 2.5.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.1, presentato dalla Commissione, identico all'emendamento 2.3, presentato dal senatore Visconti e da altri senatori.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.2, presentato dalla Commissione, sostanzialmente identico agli emendamenti 2.4 e 2.5, presentati dal senatore Visconti e da altri senatori. Se l'emendamento 2.2 sarà approvato, i seguenti emendamenti 2.4 e 2.5 risulteranno assorbiti.

È approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 3 del decreto-legge. Ricordo che l'articolo è il seguente:

Articolo 3.

1. A modifica di quanto disposto dal quinto comma dell'articolo 17 della legge 17 maggio 1985, n. 210, gli apporti derivanti da compensazioni per

obblighi di servizio pubblico e normalizzazione dei conti in conformità dei Regolamenti CEE n. 1191/69 e n. 1192/69 sono stabiliti, a decorrere dall'anno 1989, in lire 4.500 miliardi, di cui non oltre lire 2.300 miliardi per la compensazione di oneri derivanti dalle tariffe sociali applicate ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del Regolamento CEE n. 1191/69.

2. A modifica di quanto stabilito dal secondo comma dell'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, a decorrere dall'anno 1989, il Ministro dei trasporti determina gli obblighi di servizio pubblico nei limiti di cui al comma 1.

3. L'ultimo comma dell'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, è abrogato.

A questo articolo è riferito il seguente emendamento:

Al comma 1, sostituire le parole: «4.500 miliardi» *con le altre*: «5.350 miliardi» *e le parole*: «2.300 miliardi» *con le altre*: «3.150 miliardi».

3.1 VISCONTI, BISSO, GIUSTINELLI, LIBERTINI, LOTTI, PINNA, SENESI

Invito i presentatori ad illustrarlo.

VISCONTI. Signor Presidente, ritiriamo l'emendamento, dato il parere contrario della Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli emendamenti volti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 3:

All'emendamento 3.0.1, comma 1, sostituire le parole: «500 miliardi» *con le altre*: «1.000 miliardi».

3.0.1/1 VISCONTI, BISSO, GIUSTINELLI, LIBERTINI, LOTTI, PINNA, SENESI

Dopo l'articolo 3, inserire i seguenti:

«Art. 3-*bis*.

1. Per i mutui contratti dall'Ente Ferrovie dello Stato per l'anno 1989 nei limiti di lire 500 miliardi per l'approvvigionamento di materiale rotabile finalizzato con aggiornamento tecnologico al potenziamento ed alla velocizzazione del servizio viaggiatori, lo Stato si accolla l'onere del relativo ammortamento.

2. All'onere suddetto si provvede a carico del capitolo 7750 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1989 e corrispondente capitolo per gli anni successivi».

3.0.1 LA COMMISSIONE

«Art. 3-*ter*.

1. Ai fini dell'esercizio delle competenze statali in materia di indirizzo, coordinamento e gestione nel settore dei trasporti, il Ministro dei trasporti è

autorizzato a stipulare contratti e convenzioni per il potenziamento e la gestione del sistema informativo del Ministero dei trasporti, in base ai criteri e secondo le direttive fissate dal Ministro medesimo.

2. Le convenzioni di cui al precedente comma, aventi durata non superiore a cinque anni, sono stipulate, e le relative spese sono eseguite, anche in deroga alle norme sulla contabilità dello Stato ed all'articolo 14 della legge 28 settembre 1942, n. 1140, con esclusione di ogni forma di gestione fuori bilancio».

3.0.2 IL RELATORE

Invito i presentatori ad illustrarli.

VISCONTI. Signor Presidente, ritiriamo il subemendamento 3.0.1/1.

REZZONICO, *relatore*. Signor Presidente, gli emendamenti 3.0.1 e 3.0.2 si illustrano da sè.

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si dichiara favorevole agli emendamenti 3.0.1 e 3.0.2.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 3.0.1, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.0.2, presentato dal relatore.

È approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 4 del decreto-legge. Ricordo che l'articolo è il seguente:

CAPO II

NORME IN MATERIA DI TRASPORTI MARITTIMI
E CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME

Articolo 4.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1989, la sovvenzione di equilibrio è corrisposta limitatamente alle linee, e relative frequenze, ritenute essenziali per assicurare il razionale collegamento marittimo, individuate dal Ministro della marina mercantile, d'intesa con il Ministro del tesoro, sulla base di una proposta tecnica formulata dalle società interessate. Eventuali modifiche all'assetto hanno effetto dal 1° gennaio dell'anno successivo.

2. Per il conseguimento del fine indicato nel comma 1, le società esercenti i servizi di cui al comma 1 presentano, ogni cinque anni, al Ministro della marina mercantile, programmi che garantiscano la miglior efficienza e razionalità. Ciascun programma, da presentarsi non oltre il terzo trimestre dell'anno precedente l'inizio del quinquennio, è approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, sentite le regioni territorialmente interessate il cui parere deve essere espresso nel termine perentorio di trenta giorni dalla richiesta. Trascorso detto termine, il Ministro della marina mercantile procede comunque alla approvazione del programma.

3. Le convenzioni di cui al comma 1 dell'articolo 11 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, debbono assumere, per le sovvenzioni di equilibrio corrisposte per i servizi marittimi sovvenzionati di collegamento con le isole, con effetto dal 1° gennaio 1989, parametri medi obiettivi desumibili dai costi dei servizi di linea gestiti dalle società non sovvenzionate che operano in regime di libera attività imprenditoriale, previa comparazione dei servizi resi e dei mezzi nautici utilizzati. Per i predetti fini le quote annue di ammortamento delle navi adibite ai collegamenti di cui ai commi 1 e 2 sono calcolate sulla base di 20 anni quale normale periodo di vita.

4. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto debbono essere stipulate le convenzioni di cui all'articolo 11 della legge 5 dicembre 1986, n. 856.

5. Le tabelle di armamento e i sovrannumeri stagionali relativi alle navi che svolgono i servizi sovvenzionati di cui al comma 1 sono definiti sulla base dei medesimi criteri adottati per la definizione delle tabelle relative alle navi adibite ai servizi di linea gestiti dalle società non sovvenzionate che operano in regime di libera attività imprenditoriale, previa comparazione dei servizi resi e dei mezzi nautici utilizzati.

6. Fermo restando il disposto di cui all'articolo 12 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, al fine di parzialmente adeguare le tariffe al costo dei servizi offerti, le tariffe stesse per i servizi sovvenzionati di collegamento con le isole maggiori e minori sono aumentate, dal 1° gennaio 1989, con una articolazione tale da realizzare un aumento medio del 25 per cento tenuto conto dei periodi di bassa, media ed alta stagione. Tali aumenti sono ridotti per i residenti delle isole e per le merci, considerando la rilevante importanza di tale trasporto per l'economia delle stesse, nella misura stabilita con decreto del Ministro della marina mercantile, previa intesa con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali.

7. Nei porti di arrivo, partenza e toccata delle navi, per tutti i vettori nazionali esercenti il cabotaggio, a partire dal 1° aprile 1989, fermo restando l'importo complessivo delle suindicate tariffe delle società del gruppo FINMARE, il servizio di portabagagli è facoltativo ed il corrispettivo è pagato direttamente dal passeggero. La tariffa per il servizio facoltativo di portabagagli è stabilita da chi esercisce il servizio, d'intesa con l'autorità concedente. L'autorizzazione è prioritariamente concessa ai soggetti attualmente esercenti il servizio. Entro cinque mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sentite le organizzazioni sindacali di settore, le altre parti sociali e le società interessate, il Ministro della marina mercantile emana norme per la riorganizzazione dei servizi e delle operazioni portuali, con esclusione del servizio di portabagagli di cui al presente comma, relativi ai collegamenti marittimi di cui al presente articolo, eserciti da naviglio che effettui traffico di cabotaggio, nonchè per l'unificazione su scala nazionale

delle tariffe concernenti i predetti servizi ed operazioni. In caso di mancato accordo tra le parti, i criteri organizzativi e le misure tariffarie unificate saranno determinati con decreto del Ministro della marina mercantile, sentite le competenti commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica.

8. Il personale marittimo e amministrativo – distinto, per il personale marittimo, nelle qualifiche professionali di ufficiali di coperta (in possesso della patente di capitano di lungo corso), ufficiali di macchina (in possesso della patente di capitano di macchina), ufficiali commissari, ufficiali R.T., sottufficiali e comuni di coperta, sottufficiali e comuni di macchina, sottufficiali e comuni del settore alberghiero, e, per il personale amministrativo, in addetti agli uffici e operai – eccedentario per effetto delle disposizioni di cui ai commi 1, 2, 3, 4 e 5, è posto in pensionamento anticipato secondo i requisiti previsti dall'articolo 3 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, che resta in vigore fino al 31 dicembre 1993 anche per le società esercenti servizi sovvenzionati dal gruppo FINMARE (Tirrenia, Adriatica, Toremar, Caremar, Siremar, Saremar). Il pensionamento anticipato ha luogo, con effetto immediato, secondo programmi concernenti il periodo 1989-1993, il primo dei quali è approvato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali, in relazione all'effettivo conseguimento di maggiori economie, per effetto delle disposizioni del presente articolo, stimate con il decreto interministeriale medesimo sulla base degli elementi all'uopo rilevati rispetto a quanto previsto dal comma 10. Con la medesima procedura sono approvati gli ulteriori programmi. I relativi importi sono iscritti in apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 3061 dello stesso stato di previsione per ciascuno degli anni interessati. Il trattamento di pensione è liquidato sulla base dell'anzianità contributiva aumentata di un periodo pari a quello compreso tra la data della risoluzione del rapporto di lavoro e quella di compimento dell'età per la pensione di vecchiaia, ovvero del minor periodo necessario al conseguimento di quaranta anni di contribuzione previdenziale.

9. I privati imprenditori possono sottoscrivere il capitale delle società esercenti i servizi dovuti, previsti dalle leggi 20 dicembre 1974, n. 684, e 19 maggio 1975, n. 169, nel limite massimo del 49 per cento del capitale stesso, tenuto conto della normativa vigente. Le società finanziarie regionali possono sottoscrivere il capitale delle società regionali che esercitano i collegamenti nella regione interessata fino ad un massimo del 10 per cento.

10. Le economie nette derivanti dall'attuazione delle misure previste dal presente articolo sono valutate a decorrere dall'anno 1989, in lire 100 miliardi in ragione d'anno.

A questo articolo sono riferiti i seguenti emendamenti:

Al comma 1, sostituire le parole da: «A decorrere» *fino a:* «Ministro del tesoro» *con le altre:* «A decorrere dal 1° gennaio 1990, la sovvenzione d'equilibrio è corrisposta alle linee, e relative frequenze, ritenute essenziali per assicurare i collegamenti necessari a svolgere il trasporto sia di persone (anche in ordine al flusso turistico) che di merci. Linee e frequenze vengono

individuate dal Ministro della marina mercantile d'intesa con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali».

4.1 LA COMMISSIONE

Al comma 1, sostituire il primo periodo con i seguenti: «A decorrere dal 1° gennaio 1990, la sovvenzione di equilibrio è corrisposta per le linee e relative frequenze necessarie ad assicurare il collegamento marittimo, secondo il disposto di cui al 1° comma dell'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684. Le stesse sono individuate dal Ministro della marina mercantile d'intesa con il Ministro del tesoro, sulla base di una proposta tecnica formulata dalle società pubbliche di navigazione, di concerto con le regioni territorialmente interessate».

4.9 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 2, primo periodo, sostituire le parole: «la miglior efficienza e razionalità» *con le altre*: «la massima efficienza».

4.2 LA COMMISSIONE

Al comma 2, primo periodo, dopo la parola: «efficienza», *inserire le seguenti:* «dei servizi, nella salvaguardia di quanto stabilito dall'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684».

4.30 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 2, primo periodo, dopo le parole: «efficienza e razionalità», *inserire il seguente periodo:* «Il primo quinquennio a decorrere dal 1° gennaio 1990».

4.11 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 2, sopprimere le parole da: «il cui parere deve essere espresso» *fino alla fine del comma.*

4.10 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 3, primo periodo, dopo le parole: «previa comparazione» *inserire le seguenti*: «dell'applicazione delle norme internazionali di sicurezza e».

4.3 LA COMMISSIONE

Al comma 3, secondo periodo sostituire le parole «20 anni» *con le altre*: «12 anni».

4.12 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 5, dopo le parole: «previa comparazione», *inserire le seguenti*: «dell'applicazione delle norme internazionali di sicurezza e».

4.4 LA COMMISSIONE

Sopprimere il comma 6.

4.13 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Sostituire il comma 6 con il seguente:

«6. Fermo restando il disposto di cui all'articolo 12 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, al fine di adeguare gradualmente le tariffe al costo dei servizi offerti, di concerto con le regioni territorialmente interessate, le tariffe stesse per i servizi sovvenzionati di collegamento con le isole maggiori e minori sono aumentate, al netto del costo del servizio di portabagaglio, ad iniziare dal 1° gennaio 1989 ed entro il 31 dicembre 1991 con un'articolazione tale da realizzare un aumento medio del 25 per cento tenuto conto dei periodi di bassa, media e alta stagione. Le tariffe per i residenti e le auto a seguito e per le merci da e per le isole non possono in nessun caso essere superiori alle corrispondenti tariffe ferroviarie in vigore sul territorio nazionale per equivalenti distanze».

4.29 RICEVUTO

Sostituire il comma 6 con il seguente:

«6. Fermo restando il disposto di cui all'articolo 12 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, di intesa con le regioni territorialmente interessate, al fine di gradualmente adeguare le tariffe al costo dei servizi offerti, le tariffe stesse per i servizi sovvenzionati di collegamento con le isole maggiori e minori sono aumentate, al netto del costo del servizio di portabagaglio, ad iniziare dal 1° gennaio 1989 ed entro il 31 dicembre 1991, con un'articolazione tale da realizzare un aumento medio del 25 per cento tenuto conto dei periodi di bassa, media e alta stagione. Tali aumenti sono ridotti per i residenti e le auto a seguito e per le merci da e per le isole, considerando la rilevante importanza di tale trasporto per l'economia delle stesse, nella misura stabilita con decreto del Ministro della marina mercantile, previa intesa con il Ministro del tesoro e con il Ministro delle partecipazioni statali».

4.14 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 6, primo periodo, dopo le parole: «legge 5 dicembre 1986, n. 856», *inserire le seguenti*: «d'intesa con le regioni territorialmente interessate».

4.15 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 6, primo periodo, sostituire le parole: «dal 1° gennaio 1989» *con le altre*: «gradualmente ad iniziare dal 1° gennaio 1989 ed entro il 31 dicembre 1990».

4.16 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 6, primo periodo, dopo le parole: «25 per cento» *inserire le seguenti*: «al netto del costo del servizio di portabagagli».

4.17 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 6, sostituire il secondo periodo con il seguente: «Tali aumenti non hanno luogo per i residenti delle isole e per le merci, considerando la rilevante importanza di tale trasporto per l'economia delle stesse».

4.18 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 6, secondo periodo, sostituire le parole: «e per le merci» *con le altre*: «e le auto a seguito, e per le merci da e per le isole».

4.5 LA COMMISSIONE

Al comma 6, secondo periodo, sostituire le parole: «e per le merci» *con le altre*: «e le auto a seguito, e per le merci da e per le isole».

4.19 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 6, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Detti aumenti per i residenti delle isole e per le merci non possono in ogni caso essere superiori al 5 per cento».

4.20 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 6, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Le tariffe per i residenti e le auto a seguito e per le merci da e per le isole non possono in nessun caso essere superiori alle corrispondenti tariffe ferroviarie in vigore sul territorio nazionale per equivalenti distanze».

4.21 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 6, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro della marina mercantile con proprio decreto, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti e sentite le regioni territorialmente interessate, adotta un nuovo sistema tariffario del trasporto marittimo per passeggeri e merci fondato su criteri omogenei e perequativi».

4.32 LIBERTINI, SENESI, LOTTI, GIUSTINELLI, LOPS, VISCONTI, PINNA, BISSO

Sopprimere il comma 7.

4.28 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 7, primo periodo, sopprimere le parole: «fermo restando l'importo complessivo delle suindicate tariffe delle Società del gruppo FINMARE».

4.23 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 7, quarto periodo, dopo le parole: «sindacali di settore», *inserire le seguenti*: «più rappresentative a livello nazionale».

4.6 LA COMMISSIONE

Al comma 7, quarto periodo, dopo le parole: «riorganizzazione dei servizi e delle operazioni portuali», *inserire le seguenti:* «inerenti al traffico di cabotaggio».

4.27 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 7, quarto periodo, sopprimere le parole: «con esclusione del servizio di portabagagli di cui al presente comma».

4.25 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 7, sopprimere l'ultimo periodo.

4.26 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 8, primo periodo, sostituire le parole: «eccedentario per effetto delle disposizioni di cui ai commi 1, 2, 3, 4 e 5» *con le altre*: «che risulti eccedente per effetto delle disposizioni di cui ai commi 3 e 5, previa verifica da svolgersi entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, dalle società del gruppo FINMARE, d'intesa con le organizzazioni sindacali più rappresentative sul piano nazionale».

4.22 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Al comma 8, primo periodo, sostituire la parola: «eccedentario» *con l'altra* «eccedente».

4.7 LA COMMISSIONE

Al comma 8, secondo periodo, sostituire le parole da: «Il pensionamento» *fino a*: «trenta giorni» *con le altre*: «L'eventuale pensionamento anticipato ha luogo secondo programmi concernenti il periodo 1989-1993 il primo dei quali è approvato entro sei mesi».

4.24 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

All'emendamento 4.8, sopprimere il primo periodo.

4.8/1 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Sostituire il comma 9 con il seguente:

«9. I privati imprenditori possono sottoscrivere il capitale delle società esercenti i servizi dovuti, previsti dalle leggi 20 dicembre 1974, n. 684, 19 maggio 1975, n. 169, e 5 dicembre 1986, n. 856 nel limite massimo del 49 per cento del capitale stesso, tenuto conto della normativa vigente. Le società finanziarie regionali possono sottoscrivere il capitale delle società regionali che esercitano i collegamenti nella regione interessata fino ad un massimo del 10 per cento, facendo comunque salvo il disposto dell'articolo 1, primo comma, della legge 19 maggio 1975, n. 169, e dell'articolo 15 della legge 5 dicembre 1986, n. 856. È abrogato l'ultimo periodo del comma 1 dell'articolo 15 della legge 5 dicembre 1986, n. 856».

4.8 LA COMMISSIONE

Al comma 9, sopprimere il primo periodo.

4.31 LIBERTINI, BISSO, PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI

Invito i presentatori ad illustrarli.

REZZONICO, *relatore*. Signor Presidente, con l'emendamento 4.1 si propone che la sovvenzione d'equilibrio, a decorrere dal 1° gennaio 1990, sia corrisposta alle linee ritenute essenziali per assicurare i collegamenti necessari.

L'emendamento 4.2 si illustra da sè, come gli emendamenti 4.3, 4.4, 4.5, 4.6 e 4.7.

L'emendamento 4.8 prevede che gli imprenditori possono sottoscrivere il capitale delle società esercenti i servizi dovuti nel limite massimo del 49 per cento del capitale stesso, tenuto conto della normativa vigente. Viene esplicitato che le società finanziarie regionali possono sottoscrivere il capitale delle società regionali che esercitano i collegamenti nella regione interessata fino ad un massimo del 10 per cento.

PINNA. Inizierò con l'illustrazione dell'emendamento 4.9. Il testo del Governo limita la sovvenzione di equilibrio alle linee e relative frequenze ritenute essenziali; noi riteniamo che il concetto di essenzialità non sia chiaro e consenta una eccessiva discrezionalità: o questa espressione è superflua, o genera confusione. Con il nostro emendamento proponiamo di ancorare il trasporto marittimo necessario ad un criterio oggettivo richiamando l'articolo 8 della legge n. 684 del 1974 dove è detto che i servizi di collegamento con le Isole devono assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse allo sviluppo economico e sociale delle aree interessate, specialmente se queste sono collocate nel Mezzogiorno.

L'emendamento 4.13 prevede la soppressione del sesto comma dell'articolo 4 e riguarda una delle misure che consideriamo più ingiuste e ingiustificate di questo decreto, cioè l'incremento in una sola volta delle tariffe marittime del 25 per cento in media. Proponiamo la soppressione di questo comma, intanto perchè non è stato compiuto un adempimento previsto da una norma di rango costituzionale, cioè gli statuti delle regioni Sicilia e Sardegna, che prevedono che le regioni siano sentite in materia tariffaria. Riteniamo inoltre che sarebbe più giusto rivedere il sistema tariffario nel suo insieme anzichè provvedere di volta in volta a modifiche. Infatti, l'impianto del sistema tariffario originario risale al 1939 e ha determinato, via via che si sono apportate delle modifiche, delle sperequazioni sempre più ampie.

Inoltre, nel merito delle tariffe, riteniamo che sia davvero fuori misura un incremento medio del 25 per cento se si considera che nel marzo 1987 vi è stato un altro incremento del 20 per i passeggeri e che, quindi, in 21 mesi si ha un incremento medio delle tariffe marittime per le Isole del 45 per cento. Questo incremento è ancor maggiore se lo si rapporta alla stagione estiva per la quale sono previsti incrementi del 39,50 per cento che, sommati a quelli del marzo di due anni fa, portano ad un incremento di circa il 60 per cento in 21 mesi delle tariffe: una misura che non viene applicata in nessun altro settore del trasporto pubblico.

L'emendamento 4.14 è in alternativa al testo del decreto e con esso avanziamo una proposta più equilibrata di revisione delle tariffe, ossia un incremento graduale del 25 per cento distribuito nell'arco di tre anni. Si tratta di una proposta che non si discosta sostanzialmente dalle stesse aspettative della Finmare la quale, dopo l'incremento del marzo 1987, ha espresso il proprio consenso ad un altro eventuale incremento del solo 10 per cento nel corso del 1988. Quindi l'incremento che il Governo propone con il suo decreto è ben superiore alle stesse aspettative della società Finmare.

L'emendamento 4.16 si illustra da sè; anche qui si tratta di graduare l'incremento delle tariffe del 25 per cento in un arco triennale anzichè in una sola soluzione.

L'emendamento 4.18 si riferisce al fatto che, se l'obiettivo è quello di assicurare la continuità territoriale con le Isole, e realizzare l'integrazione

economica delle stesse con il resto del paese, riteniamo che i residenti e le merci debbano essere esclusi da questo incremento tariffario.

L'emendamento 4.19 si illustra da sè.

L'emendamento 4.20 si illustra anch'esso da sè per le motivazioni alla base dell'emendamento precedentemente illustrato.

L'emendamento 4.21 riguarda le tariffe per i residenti e le auto al seguito. Il significato è evidente: noi identifichiamo il trasporto marittimo per le Isole come corrispondente al trasporto ferroviario sul territorio nazionale. La nostra proposta è una proposta di salvaguardia se si ha riguardo al fatto che il trasporto marittimo, pur avendo costi di gran lunga inferiori a quello ferroviario, rischia con questi incrementi tariffari una più elevata onerosità per gli intenti dello stesso trasporto ferroviario.

L'emendamento 4.28 si riferisce all'abolizione del servizio di portabagagli. Siamo d'accordo che il servizio non può restare come è attualmente perchè è nato in altri tempi. Non si giustifica però nè economicamente, nè politicamente che venga stralciato dalle altre misure di razionalizzazione che sono necessarie nei porti, come per esempio il pilotaggio, il rimorchio e così via.

L'emendamento 4.23 si riferisce al mantenimento dentro le tariffe incrementate del 25 per cento di un servizio che non viene più reso, cioè quello del portabagagli. Su questo si è già soffermato il collega Libertini e non è il caso che io aggiunga altro. L'emendamento 4.25, si illustra anche esso da sè. Noi siamo perchè anche la riforma del servizio di portabagagli rientri nella riorganizzazione complessiva dei servizi e delle operazioni portuali prevista dallo stesso comma e non sia anticipata da questo decreto.

L'emendamento 4.22 riguarda le misure di prepensionamento del personale marittimo e amministrativo. Il riferimento ai commi 1, 2, 3, 4 e 5 del testo del Governo ci sembra non corrispondente al contenuto degli stessi commi, nel senso che si tende a dare per acquisita una misura di prepensionamento senza che si facciano le verifiche e le quantificazioni che quegli stessi commi prevedono.

Considero l'emendamento 4.8/1 collegato all'emendamento 4.31 e quindi li illustrerò congiuntamente. Con essi proponiamo al comma 9 di sopprimere il primo periodo. Questi emendamenti si riferiscono alla facoltà data agli armatori privati di sottoscrivere fino al 49 per cento del capitale della società Finmare. È una facoltà che, congiunta all'incremento spropositato delle tariffe, consente ai privati di fare alle società pubbliche di navigazione una fortissima concorrenza oltre che dall'esterno, anche dall'interno, e noi riteniamo che ciò sia a danno dell'interesse generale.

L'emendamento 4.32 propone una revisione organica del sistema tariffario del trasporto marittimo. Occorre dire a questo riguardo che l'attuale sistema è vecchio di 50 anni, risale infatti al 1939. Ma si potrebbe dire che è sbagliato chiamarlo sistema perchè è invece un'accozzaglia di incrementi discrezionali fatti di volta in volta su le diverse linee e che hanno provocato squilibri e sperequazioni intollerabili fra le varie tratte di collegamento marittimo.

* BISSO. Signor Presidente, illustrerò gli emendamenti 4.11, 4.12, 4.15, 4.17, 4.27, 4.26 e 4.24.

Per quanto riguarda l'emendamento 4.11, il decreto-legge stabilisce la presentazione di programmi quinquennali senza però fissare la scadenza

dell'inizio del primo programma quinquennale. Il nostro emendamento stabilisce la data di inizio di questo primo programma quinquennale.

L'emendamento 4.12 vuole portare a dodici anni il periodo previsto per l'ammortamento degli investimenti legati sia alla costruzione di nuove navi sia alle grandi riparazioni al posto degli attuali venti. Noi riteniamo infatti che dodici anni siano più che congrui ai fini dell'ammortamento tanto più che i 20 anni hanno il solo significato di frazionare l'incidenza dell'investimento effettuato presentando così bilanci che non dicono del tutto la verità in quanto l'ammortamento è diluito in un tempo eccessivo.

Passando ora all'emendamento 4.15 faccio rilevare che nel testo licenziato dalla Camera dei deputati si faceva riferimento al seguente concetto: «d'intesa con le regioni territorialmente interessate» per quanto concerne la determinazione delle tariffe. Nel decreto-legge che stiamo discutendo però tale concetto è stato cancellato e noi ne proponiamo il ripristino anche perchè gli statuti delle regioni Sicilia e Sardegna contengono un articolo che pone tale problema, problema che non deve essere eluso da parte del Governo nel momento in cui affronta le tematiche inerenti alle tariffe.

Con l'emendamento 4.17 proponiamo di inserire le seguenti parole: «al netto del costo del servizio di portabagagli». Lo proponiamo perchè precedentemente nel costo del trasporto passeggeri era incluso il servizio di portabagagli, servizio che non sempre veniva assicurato e pertanto l'utente rivolgendosi alla nave per essere trasportato pagava un servizio che spesso non riceveva. Il problema avrebbe potuto essere risolto diversamente, ricorrendo cioè a un meccanismo che avesse fatto pagare il servizio effettivamente ricevuto. In realtà però qui si è voluto abolire l'obbligatorietà del servizio rendendolo facoltativo. La logica avrebbe voluto allora che dalla tariffa, dal costo, venisse defalcato quanto prima veniva fatto pagare agli utenti che pure in cambio non ricevevano alcun servizio. In realtà però ora tale costo rimane all'interno delle tariffe e contemporaneamente il Governo ha reso facoltativa la prestazione del servizio. Prima, dunque, un cittadino già nel biglietto pagava un servizio che ora invece deve venire richiesto ed essere pagato in più. Noi vogliamo allora che la tariffa del servizio non contenga la parte inerente ad un servizio che viene fatto pagare senza però essere goduto. Questa volta poi esso viene fatto pagare dallo Stato, dal Governo.

Con l'emendamento 4.27 affrontiamo poi la tematica delle operazioni portuali. In proposito ci sembra giusto specificare «inerenti al traffico di cabotaggio» perchè se ci riferiamo al servizio portuale ci riferiamo ad un servizio che non concerne solo il cabotaggio ma tutte le attività portuali.

E solleviamo questo problema perchè le questioni delle operazioni portuali già si stanno affrontando con lo scontro conseguente di cui siete a conoscenza attraverso un insieme di misure, quali la circolare n. 91, la circolare n. 94, il decreto del 6 dicembre e, *dulcis in fundo,* quello che avrebbe dovuto essere il punto di partenza e che diventa invece l'ultimo punto, la legge sui porti in discussione alla Camera, che riguarda la riconsiderazione e la messa a punto delle operazioni portuali. Non è quindi possibile e non è neanche concepibile che da un decreto come questo che è rivolto all'attività della Tirrenia e quindi ad una attività che è prevalentemente cabotiera si parta ancora una volta per allargare il concetto della riorganizzazione a tutta la portualità. Ci sembra un fatto di una incongruenza

più che palese dal momento che c'è nel paese uno scontro di cui conosciamo le dimensioni e vi sono decreti, circolari e leggi in discussione che mirano a dare una sistemazione definitiva a questo problema.

Per quanto riguarda l'emendamento 4.26, noi proponiamo di sopprimere l'ultimo periodo del comma 7 dell'articolo 4 perchè, data la materia a cui si riferisce, a nostro giudizio non è possibile risolverla in termini di solo comando poichè la lotta in corso sta a dimostrare come questioni inerenti a tale materia debbano essere risolte attraverso una contrattazione, attraverso un dialogo, attraverso l'intesa, senza di cui non c'è soluzione, ed i fatti odierni, ripeto, lo stanno a dimostrare. Quindi con questo emendamento noi sottolineiamo la necessità non di chiusura ma di dialogo e di contrattazione con le organizzazioni sindacali per risolvere problemi che facendo ricorso solo al comando non si risolvono.

Per quanto riguarda l'emendamento 4.24, inerente al pensionamento anticipato, noi diciamo che esso deve avvenire sulla base di programmi in ordine ai quali deve risultare chiaramente qual è l'entità dei lavoratori in eccesso e quindi i provvedimenti in grado di garantirne la fuoriuscita dal processo produttivo. A noi non sembra che si possa affrontare questo problema in termini di una dizione che indichi che da un certo giorno determinati soggetti vengono messi in cassa integrazione o in prepensionamento. Anche questa è materia molto delicata per tutti gli aspetti che solleva e quindi va concordata, se non vogliamo avere grosse tensioni sociali, con il mondo del lavoro e quindi con i sindacati.

Con questo, signor Presidente, concludo l'illustrazione degli emendamenti.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

REZZONICO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'emendamento 4.1; esprimo parere contrario sull'emendamento 4.9 e parere favorevole sull'emendamento 4.2; esprimo parere contrario sull'emendamento 4.30, sull'emendamento 4.11, sull'emendamento 4.10; esprimo parere favorevole sull'emendamento 4.3 e parere contrario sull'emendamento 4.12; esprimo parere favorevole sull'emendamento 4.4, parere contrario sugli emendamenti 4.13, 4.29, 4.14, 4.15, 4.16, 4.17, 4.18.

Il parere sull'emendamento 4.5 è favorevole, ma a patto di eliminare le parole: «e le auto a seguito». Il parere sull'emendamento 4.19, identico al precedente, è contrario, come nel caso precedente, qualora non venga soppressa l'espressione: «e le auto a seguito». Esprimo poi parere contrario sugli emendamenti 4.20, 4.21, 4.32, 4.28, 4.23, mentre esprimo parere favorevole sull'emendamento 4.6. Il parere è poi contrario sugli emendamenti 4.27, 4.25, 4.26, 4.22, 4.24, 4.8/1 e 4.31, mentre è favorevole sugli emendamenti 4.7 e 4.8.

FIORINO, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo è favorevole all'emendamento 4.1 e si associa al parere espresso dal relatore sugli altri emendamenti, tranne che per l'emendamento 4.11, in merito al quale vorrei chiedere un chiarimento rispetto all'espressione: «Il primo quinquennio a decorrere dal 1° gennaio 1990», sul quale il parere del Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Onorevole Sottosegretario, vorrei ricordarle che sull'emendamento 4.11 la 5ª Commissione permanente ha espresso un parere contrario.

FIORINO, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Signor Presidente, a causa di un disguido avevo espresso erroneamente il parere. Mi associo pertanto al relatore sull'emendamento 4.11 ed esprimo quindi parere contrario.

Con riguardo all'emendamento 4.15, inviterei i presentatori a modificarlo sostituendo l'espressione: «d'intesa con le regioni territorialmente interessate» con l'altra: «sentite le regioni territorialmente interessate».

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

LIBERTINI. Signor Presidente, anche a nome degli altri presentatori, dichiaro di ritirare l'emendamento 4.9.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.1, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.2, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.30, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 4.11 sul quale la Commissione bilancio ha espresso parere contrario.

Senatore Libertini, insiste per la votazione?

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 102-*bis* del Regolamento, sull'emendamento 4.11, sul quale la Commissione bilancio ha espresso parere contrario, la deliberazione ha luogo mediante votazione nominale con scrutinio simultaneo.

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 4.11, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

I senatori favorevoli voteranno sì.

I senatori contrari voteranno no.

(*Segue la votazione*).

Votano sì *i senatori:*

Alberici,
Bisso, Boffa,
Callari Galli, Cimino, Corleone,
Giustinelli,
Imbrìaco,
Libertini, Lops, Lotti,
Maffioletti, Margheriti,
Petrara, Pinna, Pollice,
Scardaoni, Senesi, Spetič,
Tornati,
Vetere, Visca, Visconti, Vitale.

Votano no *i senatori:*

Acquarone, Agnelli Arduino, Aliverti, Amabile, Andò, Andreatta, Angeloni, Azzarà, Azzaretti,

Bausi, Beorchia, Bernardi, Boggio, Bompiani, Bonalumi, Bonora, Bosco, Busseti, Butini,

Calvi, Cappelli, Cappuzzo, Carta, Chimenti, Citaristi, Coco, Colombo, Cortese, Covello, Coviello, Cuminetti, Cutrera,

D'Amelio, Dell'Osso, De Rosa, De Vito, Diana, Di Lembo, Dipaola, Di Stefano,

Elia, Emo Capodilista,

Fabbri, Fabris, Falcucci, Favilla, Ferrari-Aggradi, Fioret, Fontana Elio, Fontana Giovanni Angelo,

Gallo, Genovese, Gerosa, Giacometti, Giacovazzo, Giagu Demartini, Golfari, Granelli, Grassi Bertazzi, Graziani, Guizzi, Guzzetti,

Ianniello,

Kessler,

Lauria, Leonardi, Lipari, Lombardi,

Mancia, Mancino, Manieri, Manzini, Marinucci Mariani, Marniga, Melotto, Mezzapesa, Micolini, Montresori, Mora, Moro, Murmura,

Natali, Neri, Nieddu,

Orlando,

Parisi, Patriarca, Pavan, Perina, Perricone, Perugini, Petronio, Pierri, Pinto, Poli, Postal, Prandini,

Rezzonico, Ricevuto, Rosati, Ruffino, Rumor,

Salerno, Santalco, Santini, Saporito, Sartori, Scevarolli, Signori, Spitella,

Tagliamonte, Tani, Taviani, Triglia,

Vella, Ventre, Venturi, Vercesi, Vettori, Vitalone,

Zangara, Zecchino.

Sono in congedo i senatori:

Abis, Acone, Boato, Carli, Cassola, Cattanei, Coletta, Covatta, Covi, De Cinque, Donato, Fontana Alessandro, Franchi, Giacchè, Ianni, Mazzola, Meoli, Nepi, Ongaro Basaglia, Pecchioli, Pizzo, Pizzol, Salvi, Spadaccia, Taramelli, Tedesco Tatò, Zaccagnini, Zanella, Zito.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori:

Antoniazzi, Bissi, Bossi, Florino, Cardinale, Consoli, Dujany, Fogu, Mantica, Pulli, Fassino.

Risultato di votazione

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 4.11, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Senatori votanti	146
Maggioranza	74
Favorevoli	24
Contrari	122

Il Senato non approva.

Ripresa della discussione

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.10, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.3, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Passiamo all'emendamento 4.12, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

GIUSTINELLI. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.4, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Passiamo all'emendamento 4.13, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

GIUSTINELLI. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. L'emendamento 4.29 è stato trasformato in un ordine del giorno. Invito il senatore segretario a darne lettura.

DELL'OSSO, *segretario*. L'emendamento 4.29 è stato trasformato nel seguente ordine del giorno:

«Il Senato della Repubblica,

considerato che il sistema tariffario relativo al trasporto marittimo dei passeggeri, auto e merci risale a tempi remoti e che, nel corso del tempo, ha subìto diverse e parziali trasformazioni;

considerato che il trasporto marittimo è nella gran parte dei casi un servizio di collegamento unico e non altrimenti sostituibile;

impegna il Governo a ridefinire entro tre mesi, sentite le regioni interessate, un nuovo sistema tariffario che risponda a criteri di maggiore organicità, che tenga conto delle specifiche esigenze sociali relative al trasporto dei residenti e delle merci da e per le Isole, salvaguardando anche le fragili economie isolane».

9.1492.3 RICEVUTO, SANTALCO, ANDÒ, GENOVESE

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sull'ordine del giorno in esame.

REZZONICO, *relatore*. Esprimo parere favorevole.

FIORINO, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anche il Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 3, presentato dal senatore Ricevuto e da altri senatori.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.14, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

Per quanto riguarda l'emendamento 4.15, chiedo ai presentatori se accolgono l'invito del Governo e del relatore a sostituire le parole: «di intesa con» con la parola: «sentite», nel qual caso il loro parere sarebbe favorevole.

PINNA. Accettiamo questo invito.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.15, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori, nel testo modificato.

È approvato.

Passiamo all'emendamento 4.16.

GIUSTINELLI. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.17, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo all'emendamento 4.18.

GIUSTINELLI. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.19, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.5, presentato dalla Commissione, nel testo modificato con la cancellazione delle parole: «e le auto a seguito».

È approvato.

Passiamo all'emendamento 4.20.

PINNA. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.21, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.32, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

PINNA. Signor Presidente, ritiriamo l'emendamento 4.28.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.23, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.6, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.27, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.25, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.26, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.22, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.7, presentato dalla Commissione.

È approvato.

PINNA. Signor Presidente, ritiriamo l'emendamento 4.24.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.8/1, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.8, presentato dalla Commissione.

E approvato.

L'emendamento 4.31, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori, è precluso dall'approvazione dell'emendamento 4.8.

Passiamo all'esame dell'emendamento riferito all'articolo 5 del decreto-legge.

Ricordo che l'articolo 5 è il seguente:

Articolo 5.

1. I criteri relativi alla determinazione ed alla applicazione dei canoni per le concessioni di aree e di pertinenze demaniali marittime e di zone del mare territoriale sono fissati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Detti criteri per l'anno 1989 hanno effetto dal 1° gennaio dello stesso anno.

2. I canoni di cui al comma 1 sono adeguati annualmente con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione.

A questo articolo è riferito il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo con il seguente:

«1. I canoni per le concessioni di aree e pertinenze demaniali marittime, di cui agli articoli 28 e 29 del codice della navigazione nonchè di zone del mare territoriale, sono determinati in base a criteri fissati con decreto del

Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro delle finanze. Con lo stesso decreto sono fissati i criteri per la determinazione dei canoni di cui all'articolo 39 del codice della navigazione, all'articolo 37 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione e all'articolo 48 del testo unico delle leggi sulla pesca approvato con regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1604, nonchè quelli relativi ai cantieri navali.

2. Per le nuove concessioni e le rinnovazioni assentite per utilizzazioni turistiche e ricreative ad uso pubblico il canone, per metro quadrato e per anno, risultante dalla sommatoria dei vari parametri e coefficienti non deve superare il limite di quattro volte il canone minimo normale stabilito dall'articolo 15 del decreto-legge 2 ottobre 1981, n. 546, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° dicembre 1981, n. 692.

3. Nella prima applicazione, tali criteri, che per l'anno 1989 hanno effetto dal 1° gennaio, sono determinati con decreto da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

4. I canoni determinati ai sensi dei commi precedenti sono adeguati annualmente con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro delle finanze in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione.

5. Oltre a quanto previsto dal comma 1, il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, su proposta della capitaneria di porto, può addottare variazioni in aumento delle misure dei canoni fino al doppio ovvero in diminuzione fino alla metà, per determinate aree geografiche o per categorie di impianti o pertinenze, in relazione alla particolare utilizzazione degli stessi; ovvero in diminuzione fino al limite del 50 per cento di quelli normali in presenza di eventi dannosi di eccezionale gravità che comportino la riduzione della capacità di utilizzazione della concessione.

6. Sono abrogate le norme del codice della navigazione e del relativo regolamento di esecuzione (parte marittima), della legge 21 dicembre 1961, n. 1301, della legge 1° dicembre 1981, n. 692, nonchè ogni altra norma, in contrasto con il presente decreto».

5.1 LA COMMISSIONE

Invito il relatore ad illustrarlo.

REZZONICO, *relatore*. Signor Presidente, l'emendamento si illustra da sè perchè è una semplice riformulazione dell'articolo.

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo a pronunziarsi sull'emendamento in esame.

FIORINO, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 5.1, presentato dalla Commissione.

È approvato.

Ricordo che l'articolo 6 del decreto-legge è il seguente:

Articolo 6.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Passiamo alla votazione finale.

Ricordo che, trattandosi di un provvedimento collegato alla manovra economica, agli effetti dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento, si procederà con votazione nominale a scrutinio simultaneo.

Senatore Patriarca, intende prendere la parola per dichiarazione di voto?

PATRIARCA. Signor Presidente, rinuncio alla dichiarazione di voto.

VISCA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* VISCA. Signor Presidente, non avendo partecipato al dibattito che si è svolto prima, chiedo scusa agli onorevoli colleghi, ma farò perdere qualche minuto. (*Commenti*).

Il decreto-legge in oggetto di discussione oggi in Aula, recante norme in materia di trasporti e concessioni marittime, presentato dal Governo alle Camere in accompagnamento alla legge finanziaria per il 1989, esprime una finalità di fondo che, attraversando tutti i comparti esaminati nel settore dei trasporti, mette in evidenza la necessità di provvedere con normativa successiva e con la revisione della legge n. 151 del 1981 per tutto il settore dei trasporti.

I recenti fatti che riguardano l'autotrasporto, i problemi di mobilità, che si sviluppano e si prospettano all'interno delle grandi aree urbane e metropolitane, quali Milano, Roma e Napoli, ci fanno profondamente riflettere ed è facile comprendere che l'intera struttura del trasporto pubblico deve essere rivista non solo alla luce dei costi crescenti che gravano sul bilancio dello Stato, ma anche, soprattutto, per trovare risposta alla domanda di mobilità e alle sue proiezioni in ordine alle trasformazioni socio-economiche dei prossimi dieci anni.

Inoltre, stiamo vivendo un momento di emergenza per l'ambiente. Infatti, si è prodotto un inquinamento tale da rendere necessario assumere provvedimenti legislativi urgenti e improrogabili che permettano, quale azione primaria di tamponamento, l'erogazione della benzina senza piombo e l'installazione delle marmitte catalitiche. I recenti fatti impongono un più serrato e attento controllo dei processi di crescita, di disarticolazione e di diversificazione della domanda; l'offerta è andata in crisi e, in un quadro previsto, denuncia chiaramente che tale crisi assumerà nel breve periodo livelli drammatici.

Bisogna superare la fase dell'episodicità razionalizzando il comparto dei trasporti con l'applicazione del disegno di legge n. 952 con l'istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione dei trasporti, il CIPET, al fine di delegare le funzioni di indirizzo e di coordinamento tra i vari Dicasteri titolari dei comparti economici e a tutti i Ministeri attributari di funzioni di settore. Tale strumento metterà fine alla disarticolazione oggi esistente e determinerà un funzionale coordinamento in un'unica programmazione.

Molteplici sono ancora gli argomenti e i problemi del settore dei trasporti; penso non sia il caso di enunciarli tutti, però ho rimarcato i più significativi per portare a conoscenza di tutti che la Commissione li sta esaminando con attenzione per ricercare le soluzioni sul piano legislativo. Nelle diverse audizioni avute con le organizzazioni sindacali, le forze sociali e i rappresentanti delle regioni ci siamo impegnati non solo per portare significative modificazioni al decreto, quale ad esempio l'emendamento che elimina l'obbligo alle aziende pubbliche di presentare bilanci all'ordine del giorno in pareggio entro e non oltre 10 anni, ma anche per affrontare al più presto i grandi temi e problemi prima esposti per cercare di risolverli sul piano legislativo.

È stato un lavoro sofferto e laborioso, però proficuo ed esaltante in quanto non solo si arriva all'approvazione del decreto quale provvedimento tampone, ma si è ritrovato lo spirito di collaborazione tra tutte le forze politiche che, in questa fase difficile e di emergenza, hanno dimostrato seria volontà per affrontare questo particolare momento.

Con questi sentimenti e con lo spirito di lavoro che anima noi socialisti esprimiamo il nostro voto favorevole. (*Applausi dalla sinistra*).

LOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOTTI. Mi rendo conto che la mia dovrà essere e sarà necessariamente una dichiarazione di voto molto breve. Una piccola premessa alla elencazione dei motivi per i quali il Gruppo dei senatori comunisti voterà contro questo decreto, dedicata ad una considerazione fatta dal collega e compagno Visca quando ha detto che il lavoro svolto in Commissione e anche oggi in Aula attorno a questo decreto è stato esaltante, ricco di contenuti. Questo testimonia, se vi era ancora la necessità di una prova, quanto sia stata giusta la posizione del Partito comunista di volere che l'Aula discutesse nel pieno della sua competenza il provvedimento in esame.

Detto questo, voglio elencare i tre motivi per i quali i senatori comunisti voteranno contro la conversione in legge del decreto. Il primo motivo, il più ovvio, è che noi non vogliamo essere in alcun modo coinvolti nelle contraddizioni, nelle incoerenze di comportamento di questa maggioranza di Governo. Prendiamo certamente atto con soddisfazione delle modificazioni introdotte con gli emendamenti oggi approvati anche con il nostro voto e che sono stati da noi sollecitati. Ma questo nulla toglie all'impianto del decreto, che è un impianto negativo: nè ci può tranquillizzare il fatto che la maggioranza, nel momento stesso in cui licenzia questo decreto, ci dà assicurazioni, e in qualche modo addirittura garanzie, che in un futuro prossimo i contenuti erronei di questo decreto saranno modificati. Intanto il

danno provocato dal decreto resta ed è un danno che noi giudichiamo grave, assai grave. Un danno che riguarda innanzitutto il fatto che si sta degradando progressivamente nel nostro paese l'intero sistema dei trasporti in tutte le sue espressioni, in tutti i suoi settori. Unitamente al degrado del sistema dei trasporti, assistiamo al degrado della qualità della vita delle grandi metropoli: i fatti sono tanto recenti che non richiedono certamente una spiegazione.

Vi è ancora in questo decreto un ulteriore, duro colpo all'assetto della finanza locale. Certo, è stata votata una norma in base alla quale i comuni possono accendere mutui per ripianare i debiti delle aziende di trasporto di cui sono gestori. Ma questo significa in effetti sottrarre risorse alle amministrazioni comunali per altri investimenti. Alcuni colleghi esperti di finanza locale ci dicevano che questo significa sottrarre di fatto 1.500-2.000 miliardi ai comuni che potevano essere destinati invece ad investimenti utili per la collettività. Questa è la portata pericolosa del provvedimento. Questo decreto poi non fa altro che accrescere le tensioni nel comparto marittimo, nelle gestioni portuali. È stato sottolineato come i cittadini della Sardegna dovranno essere poco grati a questo Governo che aumenta in modo eccessivo ed ingiustificato le tariffe di traghettamento.

Alle Ferrovie dello Stato si apportano tagli senza che nel contempo si attivi un serio discorso sulla riforma dell'Ente, sul risanamento dell'intero settore.

Il secondo motivo, onorevoli colleghi, è che questo Governo è veramente inaffidabile ed inattendibile. Non è nemmeno un interlocutore per l'opposizione. A chi dobbiamo dare ascolto? Se voi aveste seguito con un po' di attenzione – anche se un po' di attenzione c'è stata, non da parte di tutti, a dire il vero – i lavori di quest'Aula, vi sareste accorti di cose clamorose. Il Tesoro, da un lato, è alla ricerca disperata di tagli alla spesa pubblica, e quindi di recupero di risorse, e va avanti per una strada che molto spesso sembra essere contrassegnata da ostacoli, ma in effetti è una strada che viene percorsa con i paraocchi, con l'incapacità di comprendere nella sua complessità il fenomeno della finanza pubblica. Dall'altro lato, abbiamo un Ministro dell'ambiente e un Ministro delle aree urbane che sottoscrivono a Milano ordini del giorno in cui si dice che si è contrari ai tagli sul trasporto pubblico locale e anzi si invocano, e si promettono, decine di miliardi per il prossimo futuro da spendere nelle aree urbane per risolvere i problemi di congestione e di inquinamento delle stesse. Allora a chi dare ascolto? Al ministro socialista Amato, o ai ministri socialisti Ruffolo e Tognoli? Oppure dobbiamo credere al silenzio del Ministro dei trasporti, onorevole Santuz? Il Ministro dei trasporti non ha ritenuto opportuno prendere la parola nel corso di questo dibattito e nemmeno in Commissione. Sarebbe stato meglio che l'avesse fatto per chiarirci quali sono le reali volontà del Ministro dei trasporti e come intende muoversi all'interno degli attacchi concentrici che all'attività del Ministero, che dovrebbe promuovere un nuovo assetto dei trasporti, vengono condotti.

Ci sono incertezze e contraddizioni che rappresentanto i veri pesi morti per questo paese e che il paese stesso sta pagando. Paga l'ambiente, pagano le città e paga, onorevoli colleghi – mi rivolgo soprattutto ai colleghi della Commissione bilancio – l'intera finanza pubblica. Voglio ricordare i conti fatti dalla Federtrasporti. L'onorevole Marzotto Caotorta l'altro giorno in Commissione ci ha spiegato come il taglio dei 400 miliardi per la gestione del

trasporto locale verrà a costare alla finanza pubblica complessivamente 2.000 miliardi. Allora sarà bene che in futuro i Ministri interessati e tutti noi facciamo in modo globale i conti, senza illuderci che fare oggi un qualche risparmio significhi ridurre la spesa pubblica: tagliare oggi alcuni trasferimenti, infatti, può anche significare affrontare maggiori oneri domani.

Infine con questo voto contrario, onorevoli colleghi, noi vogliamo manifestare la nostra ferma e netta opposizione alla politica, o meglio ancora alla non politica dei trasporti messa in atto da questo Governo. Nei fatti oggi, così come nei giorni passati, abbiamo assistito ad un attacco al trasporto pubblico locale, ad un vuoto di idee e di proposte sui grandi temi del trasporto ferroviario. A quando la riforma della legge n. 210? A quando un serio programma di rilancio di investimenti nel settore? Intanto si taglia e nel contempo si vorrebbe che le ferrovie funzionassero meglio e si minacciano in modo inconsulto i licenziamenti oppure la cassa integrazione.

Abbiamo poi notato, onorevole Ministro della marina mercantile, un atteggiamento che non condividiamo e che riteniamo pericoloso per la stessa attivazione di processi di maggior economicità, professionalità e capacità di lavoro all'interno del trasporto marittimo e della stessa attività portuale. Le arroganze, signor Ministro, non hanno mai servito alle buone cause e mai hanno portato a risultati positivi.

In modo molto sintetico ho elencato tutti i motivi che stanno ad indicare come la politica dei trasporti di questo Governo è di fatto l'esatto opposto di ciò di cui il paese ha bisogno; è l'esatto opposto di quella politica nuova nel settore che il piano generale dei trasporti aveva indicato e al quale anche noi avevamo dato il nostro contributo. Purtroppo, il piano generale dei trasporti, che pure tanto spesso viene richiamato, giace incompiuto, non rispettato e inoperante. È una responsabilità grande che il Governo si sta assumendo e in questo modo si vanifica anche il corretto lavoro che lo stesso Governo in passato con ben due conferenze nazionali ha compiuto.

Il piano generale dei trasporti sembra essere diventato uno strumento spuntato in cui è difficile credere ancora. Ma noi continueremo in questo nostro impegno sopperendo al vuoto di proposta del Governo con la nostra tenacia e le nostre indicazioni. Sono questi i motivi, onorevoli colleghi e signor Presidente, per i quali esprimiamo con convinzione e fermezza il nostro voto contrario alla conversione in legge di questo decreto. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra*).

POLLICE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLLICE. Signor Presidente, colleghi, in considerazione dell'andamento del dibattito in questi giorni, penso si possa dire che era fondata la richiesta di una discussione ampia, come poco fa sottolineava il collega Lotti. Le decisioni collegate a tali provvedimenti, infatti, hanno creato una situazione di forte tensione nel paese; basta per tutti l'esempio dei porti ed il tipo di risposta che i lavoratori stanno dando ad un tale genere di provvedimenti.

Per quanto concerne la polemica tra il decreto ed il disegno di legge va detto che, per fortuna, è facoltà del Parlamento il rimettere in discussione le decisioni assunte a livello di Conferenza dei Capigruppo. Ci mancherebbe altro che il Parlamento sovrano e una Commissione legislativa sovrana non

possano mettere in discussione posizioni e decisioni assunte dai Capigruppo! Nel caso specifico della nostra vicenda la Commissione legislativa ha messo in discussione tale decisione proprio perchè si sono verificati dei fatti nuovi: il movimento di lotta che si è aperto nel paese e soprattutto le prese di posizione che in questi giorni e settimane i vari Ministri hanno assunto. Allora, se questo è legittimo, altrettanto legittimo era il fatto che noi mettessimo in discussione un disegno di legge che, se fosse passato come tale, avrebbe compromesso, a mio avviso, definitivamente qualsiasi tipo di battaglia e di lotta per modificare l'orientamento governativo. Stasera, dunque, ci troviamo al voto finale su un decreto-legge che nei prossimi giorni o nei prossimi mesi sarà possibile modificare e far cambiare proprio perchè è necessario far cambiare tutta la politica dei trasporti nel suo complesso. Il piano dei trasporti ormai è diventato una sorta di chimera per il nostro paese; se non sbaglio in sole quattro regioni esso viene applicato e in due di queste addirittura è da rifare.

Ecco che viene meno proprio il ruolo di controllo, il ruolo di guida, il ruolo di partecipazione del Governo e, in presenza di inadempienze così gravi come quelle che vengono portate avanti dalle regioni, non c'è nessuna risposta se non quella che viene portata avanti dal Governo ora: una risposta di tagli indiscriminati, di penalizzazione del trasporto pubblico, di penalizzazione dei lavoratori.

Si è parlato della situazione del comparto marittimo. I provvedimenti che il Governo sta assumendo e vuole assumere non soltanto causano un ulteriore e profondo disagio in alcune parti del nostro paese – si citava prima la Sardegna – ma il disagio che creano è profondo fra i lavoratori. Erroneamente si parla di alcuni privilegi quando invece privilegi in realtà non sono: si tratta del frutto di lotte portate avanti in questi anni da parte dei lavoratori portuali e non penso che si possa risolvere la grave crisi dei porti e del trasporto marittimo colpendo soprattutto i lavoratori!

Per quanto riguarda i tagli giganteschi che si vogliono attuare, penso che sia inaccettabile far pagare agli utenti, e quindi ai lavoratori, a chi usa il mezzo pubblico, la cattiva gestione e la cattiva politica dei Governi centrali e periferici. Per fortuna, è saltata la clausola dei 10 anni per il ripiano dei *deficit* delle aziende di trasporto, ma questo non significa niente; significa che i comuni possono provvedere in tal senso nei prossimi anni, facendo pagare all'utenza pubblica la cattiva amministrazione, come se dipendesse dai lavoratori e dagli utenti e non invece dal discorso che il Governo porta avanti continuando a favorire il trasporto privato e danneggiando il trasporto pubblico.

Infine, una considerazione: la politica del Governo nel comparto complessivo dei trasporti è deficitaria e basta vedere il comportamento che ha il Governo stesso a proposito delle Ferrovie dello Stato. Il commissario nominato da questo Governo si propone di licenziare migliaia e migliaia di lavoratori ed in realtà poi nessun giudizio è venuto da parte del Governo su quanto è successo, sulla cattiva gestione, sulla malversazione, sulla ruberia, sull'allegra gestione che ha continuamente contrassegnato la politica delle ferrovie in questi anni. Da un lato c'è lo sperpero, da un lato c'è la ruberia, da un lato c'è la politica della tangente che è continuata per anni nel settore delle ferrovie e dall'altro lato, come unica risposta, viene il taglio dei lavoratori, la penalizzazione del trasporto pubblico e la politica che il Governo ha prefissato anche attraverso questo decreto. È spiacevole che

questo dibattito debba avvenire a margine di una discussione che indubbiamente ha visto impegnati i commissari dell'8ª Commissione, ma valeva la pena che questi problemi fossero affrontati in Aula e che di essi si discutesse alla luce del sole. Queste cose il paese deve saperle: invece si è scelto allora di parlarne in *camera charitatis*. Spero vi saranno altre occasioni per tornare su questo tema, perchè la politica dei trasporti non si risolve nel modo che voi suggerite attraverso questo decreto-legge.

È con questo spirito che dichiaro il mio voto contrario.

BERNARDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERNARDI. Signor Presidente, prendo la parola soltanto per ricordare la mia proposta di coordinamento formale tendente, all'articolo 1, comma 2, secondo periodo, a spostare le parole: «la ripartizione dei contributi statali loro assegnati» dopo le altre: «le regioni determinano».

CORLEONE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORLEONE. Signor Presidente, intervengo in maniera telegrafica per dire solo che il risultato di questo lungo dibattito e il fatto che ci siamo trovati quasi improvvisamente di fronte alla richiesta di approfondimento con emendamenti così numerosi dimostrano che qualcosa nelle regole che ci stiamo dando non funziona. Non appare possibile, da una parte, approvare a scatola chiusa il provvedimento e, dall'altra, di fronte ad un caso che ha fatto esplodere dei ripensamenti, ritrovarsi davanti ad un dibattito così lungo. Vi è allora qualcosa che nella sostanza non funziona. Forse tutto questo significa che il tentativo, come al solito, di mettere le brache al mondo non funziona e che la realtà è più forte; vuol dire che un problema come quello dei trasporti, – me lo consentirà il collega Libertini, che in realtà è un politico prestato a questo tema – è un problema che deve essere tolto dalle mani dei tecnici per tornare ad essere un problema di confronto, di civiltà, di cultura, di salute, di progresso del nostro paese, perchè ormai questo tema è diventato il confronto, il discrimine fra la realtà di città e metropoli ingovernabili e città dove si può vivere, nel senso letterale, vero e proprio della parola. Ecco allora perchè questo dibattito noi dovremo rifarlo certamente in occasione dell'esame della legge n. 151. Ma il collega Bernardi già mi faceva questa obiezione alla Camera, non ricordo se nella IX o nella VIII legislatura. Spero che prima o poi questo dibattito si faccia e che si affrontino queste ragioni profonde, che hanno sconquassato il nostro paese. Siamo ormai in una situazione così tragica per cui è inaccettabile la lotta tra poveri. È colpa delle regioni, è colpa dei comuni, è colpa delle aziende di trasporto? La verità è che vi è una responsabilità ancora superiore che è quella di aver privilegiato il trasporto privato e su gomma nel nostro paese. Dobbiamo partire da questa confessione. Si può anche dire – ed io lo dico – che le regioni non fanno quello che dovrebbero fare, che certe aziende di trasporto mal governano, perchè questo è tutto vero, però il risultato è questo. Questo provvedimento è stato modificato sotto l'onda di un caso

straordinario che non riguarda solo Milano, ma tutte le grandi città. Questo dimostra che occorre prendere provvedimenti coraggiosi in tutte le aree urbane e occorrono idonee autorità dei trasporti in grado di coordinare, di affrontare il problema non solo nella dimensione stretta del comune, ma in una area più vasta, per impedire l'afflusso di centinaia di migliaia di macchine verso il centro delle città. Se affrontassimo con questa ottica tali problemi – questo provvedimento è parziale – dovremmo rivedere complessivamente la questione perchè qui si gioca l'immagine delle nostre città, dei nostri centri storici. L'Italia è ricca di tante città, piccole ma grandi per storia, cultura e per strutture urbanistiche, che non possono essere violentate dallo *smog* e dall'inquinamento.

Quindi, ritengo che questo provvedimento vada respinto, anche se va segnalato il lavoro dell'8ª Commissione che ha cercato di rivedere questo problema e di migliorare il provvedimento per quanto era possibile, affidando poi alla Camera il proseguimento del lavoro. (*Applausi dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di coordinamento in precedenza avanzata dal senatore Bernardi.

È approvata.

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indìco la votazione nominale con scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico del disegno di legge n. 1492, composto del solo articolo 1, nel testo emendato.

I senatori favorevoli voteranno sì.

I senatori contrari voteranno no.

(*Segue la votazione*).

Votano sì *i senatori:*

Acquarone, Agnelli Arduino, Aliverti, Amabile, Andò, Andreatta, Angeloni, Azzarà, Azzaretti,

Bausi, Beorchia, Bernardi, Boggio, Bompiani, Bonalumi, Bonora, Bosco, Busseti, Butini,

Calvi, Cappelli, Cappuzzo, Carta, Casoli, Chimenti, Cimino, Citaristi, Coco, Colombo, Condorelli, Cortese, Covello, Coviello, Cuminetti, Cutrera,

D'Amelio, Dell'Osso, De Rosa, De Vito, Diana, Di Lembo, Dipaola, Di Stefano,

Elia, Emo Capodilista,

Fabbri, Fabris, Falcucci, Favilla, Ferrara Pietro, Ferrari-Aggradi, Fioret, Fontana Elio, Fontana Giovanni Angelo, Fontana Walter,

Gallo, Genovese, Gerosa, Giacometti, Giacovazzo, Giagu Demartini, Golfari, Granelli, Grassi Bertazzi, Graziani, Gualtieri, Guizzi, Guzzetti,

Ianniello,

Jervolino Russo,

Kessler,

Lauria, Leonardi, Lipari, Lombardi,

Mancino, Manzini, Marinucci Mariani, Mariotti, Marniga, Melotto, Mezzapesa, Micolini, Montresori, Mora, Moro, Murmura,
Natali, Neri, Nieddu,
Orlando,
Pagani, Parisi, Patriarca, Pavan, Perina, Perricone, Perugini, Picano, Pierri, Pinto, Poli, Postal, Prandini,
Rezzonico, Ricevuto, Rosati, Ruffino, Rumor,
Salerno, Santalco, Santini, Sartori, Scevarolli, Signori, Spitella,
Tagliamonte, Tani, Taviani, Triglia,
Vella, Venturi, Vercesi, Vettori, Vitalone,
Zangara, Zecchino.

Votano no *i senatori:*

Bisso, Boffa,
Callari Galli, Casadei Lucchi, Cavazzuti, Corleone,
Giustinelli,
Lama, Libertini, Lops, Lotti,
Maffioletti,
Nebbia,
Petrara, Pinna, Pollice,
Scardaoni, Senesi, Spetič, Strik Lievers,
Tornati, Tripodi,
Vesentini, Visconti.

Sono in congedo i senatori:

Abis, Acone, Boato, Carli, Cassola, Cattanei, Coletta, Covatta, Covi, De Cinque, Donato, Fontana Alessandro, Franchi, Giacchè, Ianni, Mazzola, Meoli, Nepi, Ongaro Basaglia, Pecchioli, Pizzo, Pizzol, Salvi, Spadaccia, Taramelli, Tedesco Tatò, Zaccagnini, Zanella, Zito.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori:

Antoniazzi, Bissi, Bossi, Florino, Cardinale, Consoli, Dujany, Fogu, Mantica, Pulli, Fassino.

Risultato di votazione

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, del disegno di legge n. 1492, composto del solo articolo 1, nel testo emendato, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime:

Senatori votanti	151
Maggioranza	76
Favorevoli	127
Contrari	24

Il Senato approva.

In conseguenza dell'approvazione del disegno di legge n. 1492, se non si fanno osservazioni, risulta accolta la richiesta di sospensiva per il rinvio in Commissione del disegno di legge n. 1452, avanzata dall'8ª Commissione.

Per lo svolgimento di interrogazioni

CORLEONE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORLEONE. Signor Presidente, desidero chiedere, in base all'*ex* articolo 151 del Regolamento, la dichiarazione di urgenza per l'interrogazione 3-00679 che ho presentato sul caso di Giorgio Semeria, un detenuto del carcere di San Vittore che sta attuando uno sciopero della fame in relazione all'applicazione della legge Gozzini. Desidero chiedere il suo intervento, signor Presidente, perchè questa interrogazione venga messa al più presto all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Senatore Corleone, prendo atto della sua richiesta e posso fin d'ora comunicarle che il Ministro di grazia e giustizia, da me interpellato, si è dichiarato disponibile a fornire, domani sera a conclusione della seduta pomeridiana, risposta alla sua interrogazione.

Pertanto l'ordine del giorno per la seduta di domani pomeriggio è integrato con lo svolgimento dell'interrogazione del senatore Corleone e delle altre di identico contenuto che verranno, eventualmente, presentate da altri senatori.

SIGNORI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SIGNORI. Signor Presidente, desidero sollecitare lo svolgimento di una interrogazione, che ho presentato in questi giorni, sul nuovo orario ferroviario per la linea dorsale tirrenica, che rappresenta un problema di estrema urgenza e necessità.

PRESIDENTE. Senatore Signori, la Presidenza si farà senz'altro carico di sollecitare il Governo in proposito.

Interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio dell'interpellanza e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

DELL'OSSO, *segretario, dà annunzio dell'interpellanza e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza, che sono pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.*

Ordine del giorno
per le sedute di martedì 7 febbraio 1989

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani martedì 7 febbraio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione del documento:

Relazione della Commissione parlamentare per l'esercizio dei poteri di controllo sulla programmazione e sull'attuazione degli interventi ordinari e straordinari nel Mezzogiorno (*Doc.* XVI-*bis*, n. 1).

II. Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 9 gennaio 1989, n. 3, recante disposizioni urgenti in materia di rapporti finanziari con le Comunità europee (1497).

2. Conversione in legge del decreto-legge 9 gennaio 1989, n. 4, recante misure urgenti in materia di adeguamento delle dotazioni organiche dei porti (1498).

3. Conversione in legge del decreto-legge 10 dicembre 1988, n. 523, recante disposizioni urgenti per assicurare il regolare funzionamento degli uffici periferici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (1526).

III. Svolgimento di interrogazioni al Ministro di grazia e giustizia.

La seduta è tolta (*ore 21*).

DOTT. CARLO GUELFI
Consigliere parlamentare anziano del Servizio dei resoconti parlamentari

Allegato alla seduta n. 215

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

In data 30 gennaio 1989 il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

C. 3449. – «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 dicembre 1988, n. 527, recante disposizioni urgenti in materia di emergenze connesse allo smaltimento dei rifiuti industriali» (1551) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

C. 3448. – «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 dicembre 1988, n. 526, recante disposizioni per il differimento al 1° gennaio 1990 del termine di entrata in funzione del Servizio centrale della riscossione dei tributi, nonchè per assicurare la riscossione delle imposte dirette nell'anno 1989» (1552) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

C. 3438. – «Proroga di termini previsti da disposizioni legislative» (1553) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

In data 31 gennaio 1989, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 2608. – Deputati STERPA ed altri. – «Aumento del contributo annuo statale a favore della Maison de l'Italie della città universitaria di Parigi» (1556) (*Approvato dalla 7ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

In data 2 febbraio 1989, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

C. 2057. – «Ratifica ed esecuzione della convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica dell'Ecuador per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio e per prevenire le evasioni fiscali, con protocollo, firmata a Quito il 23 maggio 1984» (1558) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

C. 2232. – «Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica popolare cinese per evitare le doppie imposizioni e per prevenire le evasioni fiscali in materia di imposte sul reddito, con protocollo, firmato a Pechino il 31 ottobre 1986» (1559) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

C. 2436. – «Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare di Polonia relativo agli Istituti italiani di cultura in Polonia ed agli Istituti polacchi in

Italia, firmato a Roma il 21 giugno 1985» (1560) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

C. 2491. – «Ratifica ed esecuzione della convenzione fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica del Venezuela per evitare la doppia imposizione sui redditi derivanti dall'esercizio della navigazione marittima, firmata a Caracas il 24 novembre 1987» (1561) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

C. 2908. – «Ratifica ed esecuzione del protocollo, firmato a Vienna il 25 novembre 1987, che integra la convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per evitare le doppie imposizioni e prevenire le evasioni fiscali in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio, con protocollo aggiuntivo, firmati a Vienna il 29 giugno 1981» (1562) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

C. 2955. – «Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla notifica tempestiva di un incidente nucleare, adottata dalla Conferenza Generale dell'Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica, a Vienna il 26 settembre 1986» (1563) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

C. 3050. – FABBRI e MALAGODI. – «Riordino e finanziamento dell'Istituto nazionale di studi verdiani» (341-B) (*Approvato dalla 7ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 7ª Commissione permanente della Camera dei deputati*);

C. 1898-B – «Norme interpretative ed integrative delle disposizioni di cui agli articoli 11 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, relativo ai professori universitari ordinari, straordinari ed associati» (1191-B) (*Approvato dalla 1ª Commissione permanente della Camera dei deputati, modificato dalla 7ª Commissione permanente del Senato della Repubblica e nuovamente modificato dalla 1ª Commissione permanente della Camera dei deputati*);

C. 2543 – Deputati DE JULIO ed altri – «Interpretazione autentica del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, in merito ai diritti e doveri dei professori universitari di ruolo di cittadinanza non italiana, e modifica del decreto-legge 2 marzo 1987, n. 57, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 1987, n. 158, in materia di procedure di trasferimento dei professori associati» (1581).

Disegni di legge, annunzio di presentazione

In data 4 febbraio 1989 sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro delle finanze:

«Adeguamento alle direttive CEE nn. 83/181 e 83/183 concernenti franchige fiscali applicabili a talune importazioni definitive di beni» (1571);

dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro per i problemi delle aree urbane:

«Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e ciclo-pedonali nelle aree urbane» (1572);

dal Ministro degli affari esteri:

«Ratifica ed esecuzione dello Scambio di Lettere tra Italia e San Marino relativo alla riacquisizione dell'esercizio del diritto della Repubblica di San Marino all'installazione di una stazione radio-televisiva e dell'Accordo di collaborazione in materia radio-televisiva fra la Repubblica italiana e la Repubblica di San Marino, firmati a Roma il 23 ottobre 1987» (1573);

dal Ministro della difesa:

«Riordinamento degli organici degli ufficiali del ruolo normale delle Capitanerie di porto» (1574).

Sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Ministro della pubblica istruzione:

«Legge quadro sul diritto allo studio nell'ambito della scuola primaria e secondaria» (1575);

«Disposizioni sul diritto allo studio nell'ambito dell'istruzione superiore» (1576);

dal Ministro della difesa:

«Norme per il passaggio di ufficiali dell'Esercito nel ruolo civile dei commissari di leva» (1577);

«Modifiche all'articolo 24 della legge 24 dicembre 1986, n. 958, recante norme sul servizio militare di leva e sulla ferma di leva prolungata» (1578);

dal Ministro delle finanze:

«Disposizioni concernenti il fondo di incentivazione per il personale del Ministero delle finanze» (1579);

dal Ministro della pubblica istruzione:

«Disposizioni sull'Istituto nazionale di geofisica in Roma» (1580).

In data 27 gennaio 1989 sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

DIPAOLA. – «Istituzione della nuova provincia della Valle dell'Ofanto con capoluogo Barletta» (1549);

GIUGNI, ACQUAVIVA, ACONE, MARNIGA, BOZZELLO VEROLE, MANIERI e MARIOTTI. – «Norme in materia di rappresentatività dei sindacati ai fini dell'applicazio-

ne della legge 20 maggio 1970, n. 300, della legge 29 marzo 1983, n. 93 e dell'efficacia dei contratti collettivi di lavoro» (1550).

In data 30 gennaio 1989 è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa dei senatori:

CORLEONE, SPADACCIA, BOATO, e STRIK LIEVERS – «Legalizzazione della *cannabis indica* (canapa indiana) e modifica della legge 22 dicembre 1975, n. 685, in materia di disciplina degli stupefacenti e delle sostanze psicotrope» (1554).

In data 31 gennaio 1989, è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa dei senatori:

ALBERICI, CHIARANTE, ARGAN, CALLARI GALLI, LONGO e NOCCHI – «Autonomia e autogoverno delle unità scolastiche; riordinamento degli organi collegiali e delle competenze degli enti locali. Deleghe per il riordinamento dell'amministrazione centrale e periferica della pubblica istruzione» (1555).

In data 1° febbraio 1989 è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa dei senatori:

BOBBIO, PASQUINO, FONTANA Alessandro, GUIZZI, DE ROSA, AGNELLI Arduino, ROSSI e CAVAZZUTI. – «Legge generale di autonomia dei comuni e delle province» (1557).

In data 2 febbraio 1989 sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

PIERRI e INNAMORATO. – «Istituzione della provincia di Lamezia Terme» (1564);

INNAMORATO e PIERRI. – «Istituzione della provincia della Sibaritide e del Pollino» (1565):

MANIERI. – «Normativa per la informazione sessuale nelle scuole statali» (1566).

In data 3 febbraio 1989, è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa dei senatori:

COVIELLO, PINTO, TOTH, SARTORI, BOMPIANI, MEZZAPESA, ANGELONI, DI STEFANO, EMO CAPODILISTA, NIEDDU, FONTANA Giovanni, ROSATI, TANI, CAPPELLI, GOLFARI, COVELLO, GIACOVAZZO, GIAGU DEMARTINI, D'AMELIO e SALERANO. – «Modifiche alla legge 28 febbraio 1987, n. 56, recante norme sull'organizzazione del mercato del lavoro. Istituzione degli uffici recapito nei comuni» (1569).

In data 2 febbraio 1989 è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa del:

CONSIGLIO REGIONALE DEL LAZIO. – «Disciplina per il collocamento degli invalidi e delle altre categorie protette» (1567).

Disegni di legge, apposizione di nuove firme

In data 2 febbraio 1989 i senatori Nocchi, Agnelli Arduino e Spitella hanno dichiarato di apporre la propria firma al disegno di legge: Boggio ed altri. – «Normalizzazione dell'intonazione di base degli strumenti musicali» (1218).

Disegni di legge, assegnazione

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

– in sede deliberante:

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

«Norme per la definizione dei profili professionali del personale di taluni ruoli del Ministero dell'Interno» (1533), previo parere della 5ª Commissione;

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

«Modificazioni all'ordinamento della Cassa nazionale del notariato e all'ordinamento del Consiglio nazionale del notariato» (1462), previ pareri della 1ª, della 6ª e della 11ª Commissione;

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

«Equipollenza della laurea in economia marittima e dei trasporti e della laurea in commercio internazionale e mercati valutari a quella in economia e commercio» (1458), previo parere della 1ª Commissione;

DE ROSA ed altri. – «Contributo straordinario all'Istituto Luigi Sturzo per la completa schedatura del patrimonio archivistico e bibliografico» (1482), previo parere della 5ª Commissione;

alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare):

Deputati BORTOLANI ed altri. – «Tutela della denominazione d'origine del prosciutto di Modena, delimitazione della zona di produzione e caratteristiche del prodotto» (1511) (*Approvato dalla 13ª Commissione permanente della Camera dei deputati*), previ pareri della 2ª, della 5ª, della 10ª, della 12ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

Deputati BORRI ed altri. – «Tutela della denominazione di origine "prosciutto di Parma"» (1514) (*Approvato dalla 13ª Commissione permanente della Camera dei deputati*), previ pareri della 2ª, della 5ª, della 10ª, della 12ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

Deputato CAMPAGNOLI. – «Tutela della denominazione d'origine del salame di Varzi, delimitazione della zona di produzione e caratteristiche del

prodotto» (1527) (*Approvato dalla 13ª Commissione permanente della Camera dei deputati*), previ pareri della 2ª, della 10ª, della 12ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

In data 30 gennaio 1989, il seguente disegno di legge è stato deferito

– in sede referente:

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

«Proroga di termini previsti da disposizioni legislative» (1553) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previ pareri della 2ª, della 5ª, della 6ª, della 7ª, della 8ª, della 10ª, della 11ª e della 13ª Commissione.

In data 1° febbraio 1989, i seguenti disegni di legge sono stati deferiti

– in sede referente:

alle Commissioni permanenti riunite 2ª (Giustizia) *e 12ª* (Igiene e sanità):

PECCHIOLI ed altri. – «Norme contro il traffico di stupefacenti» (1547), previ pareri della 1ª, della 3ª, della 4ª della 5ª e della 6ª Commissione;

CORLEONE ed altri. – «Legalizzazione della *cannabis indica* (canapa indiana) e modifica della legge 22 dicembre 1975, n. 685, in materia di disciplina degli stupefacenti e delle sostanze psicotrope» (1554), previo parere della 10ª Commissione.

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

– in sede referente:

alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

PETRARA ed altri. – «Concorso dello Stato nella spesa delle province in relazione ai pregressi maggiori oneri delle indennità di esproprio» (1439), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 8ª e della 13ª Commissione;

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

BOSSI ed altri. – «Integrazioni e modifiche alle norme previste all'articolo 8-*bis* del decreto-legge 6 agosto 1988, n. 323, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 ottobre 1988, n. 426, riguardante nomine in ruolo del personale docente delle scuole materne, elementari, secondarie e degli istituti di istruzione artistica statali» (1436), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

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

ALIVERTI ed altri. – «Disciplina dell'attività di estetista» (1445), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª, della 7ª, della 11ª, della 12ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

MANCIA ed altri. – «Concessione di un contributo annuo alla federazione italiana del campeggio e del *caravanning* – Federcampeggio» (1463), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

Disegni di legge, rimessione all'Assemblea

A norma dell'articolo 35, secondo comma, del Regolamento, in data 2 febbraio 1989, il disegno di legge: «Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime» (1452) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), già assegnato in sede deliberante alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), è stato rimesso alla discussione e alla votazione dell'Assemblea.

A norma dell'articolo 35, secondo comma, del Regolamento, in data 2 febbraio 1989, i seguenti disegni di legge: SCEVAROLLI ed altri. – «Norme per la ricongiunzione dei contributi previdenziali obbligatoriamente versati dai liberi professionisti» (90); FAVILLA ed altri. – «Norme per la ricongiunzione dei periodi assicurativi ai fini previdenziali per i liberi professionisti» (826); Deputati SCOVACRICCHI e ROMITA; MANCINI Vincenzo ed altri; CRISTOFORI ed altri; MIGLIASSO ed altri; CAVICCHIOLI ed altri – «Norme per la ricongiunzione dei periodi assicurativi ai fini previdenziali per i liberi professionisti» (1217) (*Approvato dalla 11ª Commissione permanente della Camera dei deputati*) – già assegnati in sede deliberante alla 11ª Commissione permanente (Lavoro, previdenza sociale) – sono stati rimessi alla discussione e alla votazione dell'Assemblea.

Disegni di legge, nuova assegnazione

In data 31 gennaio 1989, il disegno di legge: «Delega al Governo per l'attuazione di direttive comunitarie in materia societaria» (1519) – già assegnato in sede referente alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 3ª, della 5ª, della 10ª Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee – è deferito nella stessa sede alla 2ª Commissione permanente (Giustizia), previ pareri della 1ª, della 3ª, della 5ª, della 6ª, della 10ª Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee.

Disegni di legge, richieste di parere

In data 31 gennaio 1989, sul disegno di legge: OSSICINI ed altri. – «Ordinamento della professione di psicologo» (16-B) (*Approvato dal Senato e*

modificato dalla 12ª Commissione permanente della Camera dei deputati in un testo unificato con i disegni di legge d'iniziativa dei deputati Armellin ed altri; Gelli ed altri; Artioli ed altri; Bruni Giovanni ed altri), già deferito in sede deliberante alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità), previ pareri della 1ª, della 2ª e della 7ª Commissione, è stata chiamata ad esprimere il proprio parere anche la 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio).

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nella seduta del 31 gennaio 1989, la 2ª Commissione permanente (Giustizia) ha approvato il disegno di legge: «Nuova disciplina dell'applicazione di magistrati» (890-B) (*Approvato dalla 2ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 2ª Commissione permanente della Camera dei deputati*), *con modificazioni.*

Nelle sedute del 2 febbraio 1989, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

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

Deputati BORRUSO ed altri. – «Riapertura dei termini per le imprese editrici di giornali quotidiani per accedere a contributi» (1262) (*Approvato dalla 7ª Commissione permanente della Camera dei deputati*);

Deputati PAZZAGLIA ed altri. – «Norme sulla compilazione dei documenti rilasciati a cittadini italiani nati in comuni ceduti dall'Italia ad altri Stati in base al trattato di pace» (1375) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

Deputati MANCINI Vincenzo ed altri. – «Attribuzione dell'indennità giudiziaria al personale amministrativo delle magistrature speciali» (1488) (*Approvato dalla 11ª Commissione permanente della Camera dei deputati*);

2ª Commissione permanente (Giustizia):

«Modifiche in tema di circostanze attenuanti, sospensione condizionale della pena e destituzione dei pubblici dipendenti» (1239) (*Approvato dalla 2ª Commissione permanente della Camera dei deputati*), *con modificazioni*;

4ª Commissione permanente (Difesa):

Deputati BELLOCCHIO ed altri. – «Contributi alle associazioni combattentistiche per gli anni 1988-1989-1990» (1512) (*Approvato dalla 4ª Commissione permanente della Camera dei deputati*);

6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

«Norme per il coordinamento della finanza della regione Trentino-Alto Adige e delle province autonome di Trento e di Bolzano con la riforma tributaria» (1164);

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

«Normalizzazione dell'intonazione di base degli strumenti musicali» (1218);

11ª Commissione permanente (Lavoro, previdenza sociale):

«Prolungamento del periodo di distacco di dipendenti degli enti previdenziali presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale» (1381);

12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

OSSICINI ed altri. – «Ordinamento della professione di psicologo» (16-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla 12ª Commissione permanente della Camera dei deputati in un testo unificato con i disegni di legge d'iniziativa dei deputati Armellin ed altri; Gelli ed altri; Artioli ed altri; Bruni Giovanni ed altri*).

Disegni di legge, presentazione di relazioni

A nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia), in data 3 febbraio 1989, il senatore Acone ha presentato una relazione unica sui seguenti disegni di legge:

FILETTI. – «Estinzione del reato di emissione di assegno a vuoto» (143);

«Nuova disciplina sanzionatoria degli assegni bancari» (501).

A nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione), in data 3 febbraio 1989, sono state presentate le seguenti relazioni:

dal senatore Tagliamonte, sul disegno di legge: «Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica democratica socialista dello Sri Lanka relativo alla reciproca promozione e protezione degli investimenti, con Protocollo, firmato a Colombo il 25 marzo 1987» (975);

dal senatore Falcucci, sul disegno di legge: «Ratifica ed esecuzione della convenzione n. 108 sulla protezione delle persone rispetto al trattamento automatizzato di dati di carattere personale, adottata a Strasburgo il 28 gennaio 1981» (998) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

dal senatore Gerosa, sul disegno di legge: «Ratifica ed esecuzione della convenzione sul diritto dei trattati conclusi tra Stati e organizzazioni internazionali o tra organizzazioni internazionali, adottata a Vienna il 21 marzo 1986» (1148) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

dal senatore Graziani, sul disegno di legge: «Ratifica ed esecuzione della convenzione relativa ad un codice di condotta delle Conferenze per la navigazione marittima di linea, adottata a Ginevra il 6 aprile 1974» (1151) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

dal senatore Gerosa, sul disegno di legge: «Ratifica ed esecuzione della convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica socialista cecoslovacca relativa all'assistenza giudiziaria in materia civile e penale, firmata a Praga il 6 dicembre 1985» (1230) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

dal senatore Gerosa, sul disegno di legge: «Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare polacca per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali, con protocollo, firmato a Roma il 21 giugno 1985» (1231) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

dal senatore Boffa sul disegno di legge: «Ratifica ed esecuzione del Protocollo all'Accordo tra gli Stati membri della C.E.C.A. e la Repubblica democratica popolare di Algeria a seguito dell'adesione del Regno di Spagna e della Repubblica portoghese alla Comunità, firmato a Bruxelles il 25 giugno 1987» (1044);

dal senatore Achilli sul disegno di legge: «Ratifica ed esecuzione della convenzione europea per la salvaguardia del patrimonio architettonico in Europa, firmata a Granada il 3 ottobre 1985» (1155) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) e sul disegno di legge: «Ratifica ed esecuzione del trattato tra la Repubblica italiana e la Repubblica argentina per la creazione di una relazione associativa particolare, firmato a Roma il 10 dicembre 1987», (1471) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

A nome della 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), in data 3 febbraio 1989, sono state presentate le seguenti relazioni:

dal senatore Marniga, sul disegno di legge: «Conversione in legge del decreto-legge 9 gennaio 1989, n. 4, recante misure urgenti in materia di adeguamento delle dotazioni organiche dei porti» (1498);

dal senatore Ianniello, sul disegno di legge: «Conversione in legge del decreto-legge 10 dicembre 1988, n. 523, recante disposizioni urgenti per assicurare il regolare funzionamento degli uffici periferici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS)» (1526) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

A nome della 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali), in data 3 febbraio 1989, il senatore Golfari ha presentato la relazione sul disegno di legge: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 dicembre 1988, n. 527, recante disposizioni urgenti in materia di emergenze connesse allo smaltimento dei rifiuti industriali» (1551) (*Approvato dalla Camera dei deputati*);

A nome della 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali), in data 3 febbraio 1989, il senatore Bosco ha presentato la relazione sul disegno di legge: PAGANI. – «Proroga dei termini per l'emanazione del testo unico delle leggi relative ad interventi nelle zone colpite dagli eventi sismici del novembre 1980, del febbraio 1981 e del marzo 1982» (1496).

Governo, trasmissione di documenti

Il Ministro dei lavori pubblici ha trasmesso, in data 27 gennaio 1989, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della legge 1° dicembre 1986, n. 831, una variante al programma di interventi per l'adeguamento alle esigenze operative delle infrastrutture del Corpo della guardia di finanza (n. 40).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, l'atto suddetto è stato deferito alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) che dovrà esprimere il proprio parere entro l'8 marzo 1989.

Il Ministro per la funzione pubblica ha trasmesso, con lettere in data 31 gennaio 1989, ai sensi dell'articolo 7 della legge 29 dicembre 1988, n. 554, lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente la disciplina del rapporto di lavoro a tempo parziale (n. 41) e lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri – corredato della relazione illustrativa – concernente il reclutamento di personale a tempo determinato nel settore del pubblico impiego (n. 42).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, i suddetti schemi di decreto sono stati deferiti alla 1ª Commissone pemanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione) che dovrà esprimere il proprio parere entro l'8 marzo 1989.

Nello scorso mese di gennaio, i Ministri competenti hanno dato comunicazione, ai sensi dell'articolo 7 della legge 27 luglio 1962, n. 1114, delle autorizzazioni revocate o concesse a dipendenti dello Stato per assumere impieghi o esercitare funzioni presso enti od organismi internazionali o Stati esteri.

Detti elenchi sono depositati in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artiginato ha inviato, ai sensi dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la comunicazione concernente la nomina del Consiglio di amministrazione dell'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (ISVAP).

Tale comunicazione è stata trasmessa, per competenza, alla 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo).

Il Ministro del bilancio e della programmazione economica, nella sua qualità di Vice Presidente del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), con lettera in data 28 gennaio 1989, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, ultimo comma, della legge 12 agosto 1977, n. 675, copia delle delibere adottate dal Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale (CIPI) nella seduta del 21 dicembre 1988, riguardanti l'ammissione ai benefici di cui all'articolo 4 della legge n. 675 del 1977 dei progetti di ristrutturazione presentati da varie società.

Le delibere anzidette sono state inviate alle Commissioni permanenti 5ª,

10ª e 11ª e saranno altresì trasmesse – d'intesa col Presidente della Camera dei deputati – alla Commissione parlamentare per la ristrutturazione e riconversione industriale e per i programmi delle partecipazioni statali.

Il Ministro del tesoro, con lettera pervenuta alla Presidenza il 27 gennaio 1989, ha trasmesso la relazione elaborata dalla Commissione per la verifica dell'efficienza e della produttività della spesa pubblica, istituita in data 12 dicembre 1987 con decreto dello stesso Ministro del tesoro, di concerto col Ministro del bilancio e della programmazione economica.

Detta relazione è stata trasmessa alla 5ª Commissione permanente.

Il Ministro del tesoro, con lettera in data 26 gennaio 1989, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 30 della legge 5 agosto 1978, n. 468, come sostituito dall'articolo 10 della legge 23 agosto 1988, n. 362, la relazione sulla stima del fabbisogno di cassa del settore pubblico per l'anno 1988 e situazione di cassa al 30 settembre 1988 (*Doc.* XXXV, n. 6).

Detto documento è stato inviato alle Commissioni permanenti 5ª e 6ª.

Il Ministro del tesoro, con lettera in data 25 gennaio 1989, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 11-*bis*, comma 5, della legge 5 agosto 1978, n. 468, modificata dalla legge 23 agosto 1988, n. 362, l'elenco delle somme che vengono portate in economia per l'anno finanziario 1988 e che potranno essere utilizzate nell'esercizio 1989 a copertura dei rispettivi provvedimenti legislativi.

Detto elenco è stato inviato alla 5ª Commissione permanente.

Il Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie, con lettere in data 24 gennaio 1989, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 9 della legge 16 aprile 1987, n. 183, progetti di atti comunitari.

Tali progetti sono stati deferiti, a norma dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, alle competenti Commissioni permanenti e sono a disposizione degli onorevoli senatori presso l'Ufficio dei rapporti con gli Organismi comunitari.

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio, deferimento

In data 3 febbraio 1989, le seguenti domande di autorizzazione a procedere sono state deferite all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari:

nei confronti del senatore Pollice, per il reato di cui agli articoli 595, primo e secondo comma, 61 n. 10 del codice penale, e all'articolo 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (*Doc.* IV, n. 57);

nei confronti del senatore Pollice, per il reato di cui agli articoli 595, primo e secondo comma, 61 n. 10 del codice penale, e all'articolo 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (*Doc.* IV, n. 58);

nei confronti del senatore Pollice, per il reato di cui agli articoli 595, primo e secondo comma, 61 n. 10 del codice penale, e all'articolo 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (*Doc.* IV, n. 59);

nei confronti del senatore Pollice, per il reato di cui agli articoli 595, primo e secondo comma, 61 n. 10 del codice penale, e all'articolo 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (*Doc.* IV, n. 60).

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio, presentazione di relazioni

A nome della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, in data 1° febbraio 1989, il senatore Correnti ha presentato le relazioni sulle seguenti domande di autorizzazione a procedere:

nei confronti del senatore Azzaretti, per il reato di cui agli articoli 595, commi primo e terzo, del codice penale (*Doc.* IV, n. 49);

nei confronti del senatore Spadaccia, per i reati di cui agli articoli 110, 416, primo periodo e capoversi secondo ed ultimo, del codice penale e agli articoli 81, capoverso, 110, 112, numeri 1 e 2, 118, primo capoverso, 546 e 555 del codice penale (*Doc.* IV, n. 50).

A nome della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, in data 2 febbraio 1989, il senatore Guizzi ha presentato la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere nei confronti del senatore Vittorino Colombo, per i reati di cui agli articoli 81, 110, 319, commi primo e secondo, e 61, n. 2, del codice penale; all'articolo 7 della legge 2 maggio 1974, n. 195; all'articolo 4 della legge 18 novembre 1981, n. 659 (*Doc.* IV, n. 40).

A nome della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, in data 3 febbraio 1989, il senatore Covi ha presentato la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere nei confronti del senatore Perina, per i reati di cui agli articoli 110 e 324 del codice penale e agli articoli 110, 476 e 61 n. 2 del codice penale (*Doc.* IV, n. 48).

Corte costituzionale, ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità

Nello scorso mese di gennaio sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Tali ordinanze sono depositate negli uffici del Senato a disposizione degli onorevoli senatori.

Corte dei conti, trasmissione di documentazione

Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 2 febbraio 1989 - in esito alla richiesta formulata il 12 ottobre 1988 dalla 5ª Commissione

permanente, ai sensi dell'articolo 133 del Regolamento – ha trasmesso il referto, reso dalla Corte a Sezioni riunite nell'adunanza del 26 gennaio 1989, in ordine ad una ipotesi di revisione delle disposizioni in materia di struttura, classificazione e gestione delle spese del bilancio dello Stato.

Detto referto è stato inviato alla 5ª Commissione permanente.

Parlamento europeo, trasmissione di documenti

Il Presidente del Parlamento europeo ha trasmesso il testo di tre risoluzioni:

«sul commercio internazionale dei servizi» (*Doc.* XII, n. 84);

«recante il parere del Parlamento europeo sulla proposta modificata dalla Commissione al Consiglio concernente un regolamento (CEE) relativo al controllo delle operazioni di concentrazione tra imprese» (*Doc.* XII, n. 85);

«sui risultati ottenuti dall'applicazione dell'atto unico» (*Doc.* XII, n. 86).

Detti documenti saranno inviati alle competenti Commissioni permanenti.

Unione dell'Europa occidentale, trasmissione di documenti

Il Presidente dell'Assemblea dell'Unione dell'Europa occidentale ha trasmesso i testi di quattro raccomandazioni e di una risoluzione adottate da quel Consesso nel corso della seconda parte della 34ª sessione ordinaria che ha avuto luogo a Parigi dal 5 all'8 dicembre 1988:

«raccomandazione sulla riattivazione e l'allargamento dell'UEO - Risposta al rapporto annuale del Consiglio» (*Doc.* XII, n. 87);

«raccomandazione sul disarmo - Risposta al trentatreesimo rapporto annuale del Consiglio» (*Doc.* XII, n. 88);

«raccomandazione sulla verifica: una futura agenzia europea di satelliti» (*Doc.* XII, n. 89);

«raccomandazione sugli aspetti scientifici e tecnici della verifica per satellite del controllo degli armamenti - Risposta al trentatreesimo rapporto annuale» (*Doc.* XII, n. 90);

«risoluzione sulla percezione da parte della giovane generazione dei problemi di difesa - Il ruolo dei parlamenti» (*Doc.* XII, n. 91).

Detti documenti saranno inviati alle competenti Commissioni permanenti.

Consiglio d'Europa, trasmissione di documenti

Il Presidente dell'Assemblea del Consiglio d'Europa ha trasmesso i testi di due raccomandazioni approvate da quel Consesso nel corso della terza

parte della 40ª sessione ordinaria che ha avuto luogo a Strasburgo dal 3 all'8 ottobre 1988;

«raccomandazione relativa alla lotta contro la droga» (*Doc.* XII, n. 92);

«raccomandazione relativa al diritto d'asilo territoriale» (*Doc.* XII, n. 93).

Detti documenti saranno inviati alle competenti Commissioni permanenti.

Interrogazioni, annunzio di risposte scritte

PRESIDENTE. Il Governo ha inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte saranno pubblicate nel fascicolo n. 54.

Interpellanze

LIBERTINI, VISCONTI, LOTTI, GIUSTINELLI, BISSO, SENESI, PINNA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.* – Per avere notizie sulla assurda vicenda della trattenuta ex Gescal, che si configura ormai come una vera e propria truffa nei confronti dei lavoratori dipendenti, come momenti seri di spreco di risorse pubbliche nate dal contributo esclusivo dei lavoratori.

Come è noto, la trattenuta Gescal fu istituita, con un accordo tra Governo, sindacato e imprenditori, nel 1949, in relazione al cosiddetto Piano INA-Casa, per finanziare la costruzione di alloggi per i lavoratori. Successivamente fu prorogata sino al 1987 anche in relazione al piano decennale della edilizia (legge n. 457 del 1978) che riservava questi proventi alla edilizia sovvenzionata (a totale carico dello Stato).

Ma in tutti questi anni, sino al 1987, si sono prodotti i seguenti gravissimi inconvenienti:

a) i lavoratori dipendenti, in ragione del loro reddito integralmente denunciato (attraverso il modello 101, rilasciato dalle aziende) sono stati in moltissimi casi esclusi dalla assegnazione, a vantaggio di altre categorie e degli evasori fiscali che figurano con redditi più bassi. Chi ha pagato la costruzione degli alloggi è emarginato dalle assegnazioni;

b) si è verificata una larga evasione contributiva delle aziende, benchè la trattenuta operi automaticamente in busta paga: vari indici attestano che l'evasione ha grandi dimensioni;

c) i proventi ex Gescal, affluiti alla Cassa depositi e prestiti, sono stati stornati a vantaggio di altri capitoli del bilancio statale, estranei alla politica della casa: al 31 dicembre 1986 le somme disperse assommavano a 9.100 miliardi.

Con la legge finanziaria 1988, nonostante l'opposizione dei Gruppi parlamentari comunisti, dei sindacati confederali, di diversi parlamentari della stessa maggioranza e di importanti associazioni della edilizia, il Governo, con l'impiego del voto di fiducia, prorogò il tributo sino al 31

dicembre 1992 e destinò 1.250 miliardi per il 1988 e 1.000 miliardi per ogni anno successivo (su di un provento globale presunto di poco superiore ai 2.000 miliardi) ad un Fondo per l'occupazione costituito presso il Ministero del lavoro e della previdenza sociale. La decisione apparve incongrua, perchè nessuna maggiore fonte di occupazione c'è che l'edilizia, che nello stesso tempo risponde al primario bisogno di casa dei lavoratori. I fatti hanno anche fatto cadere l'argomento per il quale i tempi lenti della spesa del Ministero dei lavori pubblici rendevano necessario utilizzare un canale di spesa più rapido (appunto il cosiddetto Fondo per l'occupazione). Mentre infatti il CER e le regioni hanno impegnato larga parte delle somme disponibili, del Fondo per l'occupazione non si hanno notizie precise e comunque esso non è diventato operante.

Infine è da sottolineare che con la legge finanziaria 1989 è praticamente cessato ogni contributo dello Stato alla edilizia abitativa (l'Italia è in questo senso un caso unico in Europa) e il finanziamento alla edilizia si è ridotto a ciò che resta dei proventi ex Gescal.

Nel frattempo i lavoratori si sono appellati alla magistratura in diverse occasioni contro un prelievo iniquo e le denunce stanno ormai giungendo anche alla Corte costituzionale: infatti il pretore di Bologna, Stanzani, con l'ordinanza del 27 febbraio 1988, ha rimesso alla Corte la questione della legittimità delle norme che regolano il tributo, e alla Corte costituzionale si è rivolto anche il pretore di La Spezia, Paola Ghinoy, alla quale il ricorso era stato presentato dai lavoratori della Termomeccanica italiana.

Gli interpellanti chiedono pertanto di conoscere:

1) se il Governo non intenda porre fine ad una situazione del tutto anomala e ingiusta, sopprimendo la trattenuta ex Gescal e finanziando con il bilancio dello Stato l'intervento pubblico in edilizia, come avviene in tutta Europa, e secondo criteri di giustizia impositiva. È infatti insostenibile anche costituzionalmente che questo tributo imposto, i cui proventi hanno fini generali, gravi solo sui lavoratori dipendenti, essendo scomparso ogni carattere di fondo di solidarietà e di mutualismo;

2) se il Governo intenda, in via subordinata, constatando il fallimento delle decisioni assunte nel 1988, restituire all'edilizia abitativa l'intero provento ex Gescal, stabilendo norme per le quali gli alloggi costruiti con tali fondi, in edilizia sovvenzionata o agevolata, siano destinati esclusivamente a lavoratori dipendenti o a cittadini che per la loro condizione sociale e di reddito siano davvero bisognosi di solidarietà. Oltretutto i nuovi scenari, caratterizzati dalla crescente prevalenza del recupero, e le nuove condizioni abitative nelle città suggerirebbero un riordino di tutta questa materia, dal momento che i fondi ex Gescal, anche attraverso un fondo di rotazione, potrebbero finanziare sia l'edilizia sovvenzionata che l'edilizia cooperativa;

3) quale sia stato il reale andamento del provento ex Gescal per ciascuno degli anni tra il 1972 e il 1988, se siano disponibili stime della evasione contributiva, quale sia la parte del provento che dal 1972 ad oggi è stata effettivamente destinata ad alloggi, quale sia stata la spesa effettiva dei fondi per l'edilizia, finanziati dal tributo ex Gescal, da parte del Ministero dei lavori pubblici, a che punto sia, in termini esatti, l'iniziativa fantomatica del Fondo per l'occupazione e con quali esiti;

4) quale sia la previsione del gettito ex Gescal per il 1989, 1990, 1991, 1992;

5) quali scelte il Governo intenda compiere per ripristinare l'intervento pubblico in edilizia, tenendo anche conto della possibilità che la

magistratura dichiari illegittimo il tributo e colmando l'enorme divario tra dichiarazioni programmatiche che pongono in primo piano la questione della casa, del recupero e delle aree urbane e fatti che vanno in una direzione esattamente opposta.

(2-00228)

Interrogazioni

CORLEONE, POLLICE, SPADACCIA, BOATO, STRIK LIEVERS. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che il tribunale di sorveglianza di Milano ha avuto per lungo tempo difficoltà ad operare a causa di profondi dissidi fra i suoi componenti;

che molti detenuti lamentano la dilatazione dei tempi di rinvio delle sedute e l'imprecisione dovuta anche a mancanza di documenti, cosa che spesso costringe a ulteriori rinvii;

che si sono verificati casi, come quello del detenuto Giancarlo Frangi che – avendo scontato dieci anni di reclusione – tramite la concessione dei benefici previsti dalla «legge Gozzini» (sconto di pena per regolare condotta) sarebbe già «fuori pena»;

che il tribunale di sorveglianza di Milano ha respinto la richiesta di ammissione al lavoro esterno avanzata da Vincenzo Scaccia, detenuto presso la sezione penale di San Vittore, con la motivazione della eccessiva lunghezza del percorso da Milano a Cantù;

che, parimenti, il Ministero (Ufficio V) ha respinto il trasferimento a Como (avanzato, oltre che per motivi di lavoro, anche per motivi familiari) perchè in quell'istituto non è in funzione la sezione penale e tale tipo di trasferimento non è previsto dall'ordinamento;

che va rilevato che Vincenzo Scaccia era già stato ammesso al lavoro esterno senza scorta più volte, ha usufruito di permessi premio almeno in una dozzina di occasioni ed ha beneficiato della legge sulla dissociazione,

gli interroganti chiedono di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia al corrente che da venerdì 27 gennaio 1989 Giorgio Semeria sta attuando uno sciopero della fame totale, con sola assunzione di liquidi;

se sia a conoscenza dei seguenti fatti:

Giorgio Semeria è stato arrestato il 22 marzo 1976;

la carcerazione totale sofferta è di 13 anni e 9 mesi;

le condanne definitive da scontare ammontano a 14 anni, 7 mesi e 15 giorni;

in applicazione della riforma carceraria Giorgio Semeria è stato ammesso al lavoro esterno senza scorta in due occasioni nel 1987;

Giorgio Semeria è stato assunto, nel dicembre 1987, presso la libreria «Cooperativa popolare» di via Tadino, ed ha avviato la relativa pratica;

nell'ottobre 1988 la pratica è pervenuta alla conclusione del suo *iter*, per la firma, al magistrato di sorveglianza di Milano, ma non è ancora stata data risposta;

dal 6 ottobre 1988 Semeria è in condizione di poter usufruire dei permessi premio, avendo scontato un quarto della pena: ne ha fatto richiesta, ma non ha ancora ricevuto risposta;

il 7 gennaio 1988 Giorgio Semeria ha richiesto la liberazione anticipata

(sconto di pena per regolare condotta): l'udienza è stata fissata il 15 settembre 1988, rinviata al 18 gennaio 1989 e quindi nuovamente rinviata.

Gli interroganti chiedono infine di sapere se non si ritenga di intervenire nei modi opportuni affinchè quello che si configura come un atteggiamento, se non persecutorio, certamente ostile e preconcetto sia superato.

(3-00679)

POLLICE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

1) che il Ministro della difesa, Zanone, rispondendo alle interrogazioni 4-01255 e 4-01378, ha definito pienamente valida l'inchiesta svolta dal generale Vittorio Monastra sugli ufficiali i cui nomi sono risultati iscritti alle liste della loggia P2;

2) che il Presidente del Consiglio dei ministri dell'epoca, onorevole Bettino Craxi, nella circolare UC L/121271.31 del 22 novembre 1984 ha dichiarato che l'iscrizione alla loggia costituiva «un attentato al funzionamento dello Stato democratico e alla libertà di tutti i cittadini»;

3) che con la suddetta lettera il Presidente del Consiglio ordinava ai Ministri interessati di assumere, in rapporto alle risultanze della Commissione parlamentare d'inchiesta, «le conseguenti iniziative, anche attraverso l'apertura, la riapertura od ulteriore corso di procedimenti sanzionatori nei riguardi dei dipendenti coinvolti»;

4) che in relazione a quanto richiesto dal Presidente del Consiglio, il Ministro della difesa dell'epoca, onorevole Spadolini, richiamava in servizio il generale Vittorio Monastra e gli affidava il compito di riesaminare, anche sulla scorta della documentazione che nel frattempo era stata acquisita presso l'ufficio uruguaiano di Gelli, la posizione di tutti quegli ufficiali che ancora in servizio risultavano inseriti nel predetto elenco;

5) che il generale Monastra portava a termine il suo gravoso lavoro con la proposta di alcune assoluzioni ed anche di punizioni, fra cui alcune severe sanzioni, non solo «disciplinari» ma anche «di Stato»;

6) che vari giudizi, allorchè impugnati dagli interessati, sono stati annullati dal TAR del Lazio per i seguenti motivi:

l'ufficiale inquirente avrebbe superato temporalmente i tempi concessi dalla legge per portare a conclusione l'inchiesta disciplinare;

non vi sarebbero agli atti e/o nella relazione della Commissione parlamentare d'inchiesta elementi tali da far ritenere superati i risultati cui erano pervenute le precedenti inchieste, così come disposto dalla circolare del Presidente del Consiglio dei ministri in data 22 novembre 1984;

non sarebbero state evidenziate le ragioni che hanno indotto il Ministro a ritenere l'interessato colpevole,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga che:

a) per quanto riguarda il superamento dei limiti di tempo il Ministro della difesa *pro tempore*, Spadolini, abbia tenuto conto del fatto che l'inchiesta (anzi «le inchieste», per 45 ufficiali) erano molto complesse e che, tenuto conto del giudizio di estrema gravità sulla loggia espresso nella circolare del Presidente del Consiglio, i provvedimenti da prendere avrebbero riguardato sanzioni «di Stato» (ben più gravi delle sanzioni «disciplinari») e per le quali il limite di tempo concesso non era di tre mesi ma di dodici mesi;

b) per quanto riguarda l'affermazione che non sarebbero emersi elementi tali da far ritenere superati i risultati a cui era pervenuta la precedente inchiesta dell'ammiraglio Tomasuolo, la citata circolare del Presidente del Consiglio non poneva nessuna condizione o limitazione, e se l'inchiesta Tomasuolo si concluse con una affrettata e generale assoluzione, fatta eccezione per alcuni provvedimenti disciplinari lievissimi, ed in genere a livello di rimprovero, nei confronti di quegli iscritti che avevano ammesso (onestamente) di avere aderito alla loggia, va tenuto conto che il Tomasuolo non aveva potuto prendere in considerazione nè la documentazione uruguaiana di Gelli nè quella della Commissione parlamentare d'inchiesta, documentazioni che imponevano di riprendere in mano tutta la questione ed accertare quanto meno se l'inchiesta Tomasuolo non avesse sottovalutato alcuni aspetti del problema, tenuto anche conto del gravissimo giudizio sopra citato del Presidente del Consiglio;

c) quanto al fatto che non sarebbero state evidenziate le ragioni che hanno indotto il Ministro a ritenere colpevoli determinati ufficiali, occorre sapere se nelle relazioni assolutorie dell'ammiraglio Tomasuolo, le cui conclusioni sono state più volte richiamate nelle sentenze del TAR, tali ragioni fossero riportate;

se non si ritenga che in definitiva i vari motivi formali addotti dal TAR nulla dicono sulla sostanza delle cose.

Considerato infine:

1) che appare sospetto il comportamento dell'amministrazione la quale non si presenta in sede di dibattimento, non si sente in dovere di appellare la sentenza e non si preoccupa di correggere il magistrato allorchè cade nell'equivoco di ritenere i provvedimenti impugnati come sanzioni «disciplinari» anzichè «di Stato»;

2) che appare assai strano il comportamento della Corte dei conti che generalmente pretende di conoscere il risultato dell'appello prima di registrare i provvedimenti e che invece sembra aver taciuto,

si chiede di sapere:

se non si ritenga che, qualora siano vere le ragioni addotte dal TAR, ciò significherebbe che la relazione del generale Monastra, approvata dal Ministro della difesa, risulterebbe condotta con superficialità, ingiustizia ed incapacità professionale, cosa che invece il Ministro della difesa ha negato;

in relazione agli sconcertanti fatti sopra segnalati, quali siano le valutazioni del Presidente del Consiglio dei ministri su comportamenti che intaccano la credibilità dei vari organi dello Stato e, di conseguenza, quali provvedimenti urgenti intenda adottare, con particolare riferimento alla sentenza del TAR relativa all'ammiraglio di squadra Antonio Geraci.

(3-00680)

MESORACA, CASCIA, LOPS, DONATO, PERUGINI. – *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del bilancio e della programmazione economica e al Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* – Premesso:

che non si è ancora provveduto ad adottare i necessari provvedimenti per la ristrutturazione della industria saccarifera nelle aree meridionali del paese, con la costituzione della prevista Società saccarifera per l'accentramento, in un unico soggetto societario, della proprietà e della gestione di tutti gli zuccherifici meridionali, secondo le indicazioni delle Commissioni

agricoltura della Camera dei deputati e del Senato, nonostante le ripetute assicurazioni del Ministro dell'agricoltura e delle foreste;

che, non essendosi affrontato il problema della ristrutturazione industriale saccarifera nelle aree meridionali, l'avvenire del comparto in queste aree potrebbe risultare compromesso in quanto, se il nuovo regolamento comunitario sullo zucchero dovesse penalizzare il nostro paese, la conseguente chiusura di molti zuccherifici determinerebbe prioritariamente la chiusura di quelli non ristrutturati del Sud;

che, oltre ai ritardi intervenuti nella ristrutturazione degli zuccherifici di Celano e di Strongoli – peraltro non completa ed impostata a criteri a dir poco dispendiosi – anche per carenze imputabili alla finanziaria pubblica RIBS, la società NUSAM (nel cui pacchetto azionario sono impegnate risorse finanziarie degli enti regionali di sviluppo agricolo e, quindi, delle regioni Calabria ed Abruzzo) ha subìto pesanti perdite di esercizio che hanno portato ad un non sostenibile indebitamento che, tra l'altro, non consente alla società di pagare ai bieticoltori il saldo delle bietole rititate nella decorsa campagna 1988;

che il generale stato di incertezza induce i coltivatori bieticoli meridionali a limitare le semine, innescando un pericoloso processo di disincentivazione produttiva che, a sua volta, può determinare il non ottimale utilizzo degli impianti industriali nella prossima campagna, con pesanti ripercussioni sulla economia di molte migliaia di aziende agricole meridionali e, di riflesso, sui livelli occupazionali;

che la necessaria ricapitalizzazione della NUSAM comporta oneri finanziari spropositati a carico delle regioni Calabria ed Abruzzo, assottigliando le già scarse risorse regionali destinate all'agricoltura;

che la situazione complessiva del comparto nelle aree meridionali è aggravata dal fatto che, ad oltre 5 anni dall'inizio della amministrazione straordinaria del Gruppo saccarifero veneto (GSV) (che dopo la cessione di 9 stabilimenti all'ISI al Nord, avvenuta oltre tre anni fa, è ancora titolare degli zuccherifici meridionali di Incoronata-Foggia, Rendina-Melfi e Latina), non si è provveduto ad adottare il relativo piano specifico in connessione con la mancata costituzione della prevista nuova Società saccarifera meridionale, e dal contraddittorio comportamento dei Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dell'industria, del commercio e dell'artigianato, entrambi contrari a rinnovare – in via eccezionale e per un periodo limitato – il mandato commissariale alla gestione straordinaria degli zuccherifici del GSV di Incoronata, Rendina e Latina per garantire il completamento della campagna in corso col ritiro e la trasformazione delle bietole, ma orientati l'uno a far costituire una società per la semplice gestione di tutti gli zuccherifici meridionali (che dovrebbero essere per il momento assunti in fitto o in comodato) e l'altro per la vendita, comunque prima della prossima campagna di lavorazione, dei citati zuccherifici del GSV;

considerata la avvenuta riassegnazione al GSV di un contingente di soli 750.000 quintali di zucchero (contro gli almeno 950.000 necessari per garantire il ritiro di tutta la produzione a prezzo pieno), nonchè la mancata assegnazione agli zuccherifici meridionali di un contingente globalmente considerato di circa 3.150.000 quintali di zucchero, corrispondenti alla possibile produzione rinveniente dalla superificie bieticola assegnata alle aree meridionali del Piano bieticolo-saccariferico nazionale approvato dal CIPE il 7 marzo 1984;

evidenziato il senso di incertezza, determinato dalle inadempienze sopra richiamate e dalla assenza di una precisa volontà politica che salvaguardi il consolidamento del settore e che garantisca il mantenimento degli attuali aiuti massimi autorizzati dalla CEE alla produzione bieticola (eventualmente diversificandoli per il Nord e per il Sud, come prevedeva la normativa precedente a quella attuale che ha – quest'ultima – riportato gli aiuti al livello massimo per tutte le aree bieticole del paese), evitando di penalizzare ulteriormente il Mezzogiorno ed il suo comparto agro-industriale,

gli interroganti chiedono di sapere:

a) quali siano i motivi che hanno indotto a disattendere gli indirizzi fissati dalle Commissioni agricoltura della Camera dei deputati e del Senato in ordine alla ristrutturazione del comparto bieticolo-saccarifero nelle aree meridionali;

b) se i Ministri in indirizzo non ritengano, ognuno per la propria competenza ed in collaborazione con le regioni interessate, di dover predisporre i necessari atti per assicurare alla bieticoltura meridionale, anche per il futuro, gli aiuti attualmente stabiliti su autorizzazione CEE per il risanamento gestionale della NUSAM spa, per garantire il normale svolgimento della campagna di lavorazione 1989 da parte di tutti gli zuccherifici meridionali, compresi quelli del GSV in amministrazione straordinaria, per la costituzione della prevista Società saccarifera meridionale e per la confluenza in questa di tutti gli zuccherifici meridionali, compresi quelli NUSAM spa di Celano e Strongoli e dello Zuccherificio del Molise spa di Termoli, anche impegnando le finanziarie meridionali e gli interventi di cui alla legge n. 64 del 1986 e quelli di cui alla legge n. 700 del 1983, istitutiva della finanziaria pubblica RIBS spa, oltre che di soggetti privati quali la finanziaria dei bieticoltori Finbieticola spa ed eventuali industriali del settore, per la adozione dei piani specifici di ampliamento, ristrutturazione ed ammodernamento tecnologico ed infine per assicurare alla industria saccarifera meridionale un contingente rapportato alla superficie bieticola assegnata dal Piano bieticolo-saccarifero nazionale ai comprensori meridionali.

(3-00681)

POLLICE. – *Al Ministro dell'interno.* – Per conoscere:

se l'invio di reparti di polizia e di carabinieri nella città di Livorno in relazione alla situazione portuale abbia tenuto conto di un'attenta valutazione da parte ministeriale e se non si ritenga opportuno, nel contesto delle proteste sindacali circa la vertenza portuale, allentare il clima di tensione psicologica verosimilmente causata dalla pesante presenza dei suddetti reparti;

se da parte degli organi competenti siano state indicate modalità e linee operative funzionali alla sicurezza della collettività intera, tenuto anche conto che la zona del terminal Intermar di Livorno è sede di diversi impianti di raffineria di sostanze altamente infiammabili.

(3-00682)

FIORI, MACIS, ARFÈ, ONORATO, PINNA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della difesa e al Ministro senza portafoglio per gli affari regionali e i problemi istituzionali.* – In relazione alle esercitazioni di «guerra

simulata» in corso nel poligono militare di Capo Teulada, in Sardegna, che coinvolgono direttamente più di 7.000 ettari;

rilevato che, nonostante le solenni e reiterate promesse del Governo di «alleggerire» la presenza militare in Sardegna, anche nel 1989 l'Isola sarà teatro di un fitto calendario di esercitazioni militari, che coinvolgeranno forze terrestri e aeronavali italiane (a cominciare dalla Brigata Sassari, recentemente ricostituita), reparti di forze armate alleate e persino *équipes* di industrie belliche impegnate nella sperimentazione dei propri prodotti;

sottolineato che il protrarsi di questo genere di attività (*lato sensu* considerate «addestrative») provoca evidenti ed immediati danni per l'economia della regione, «invadendo» la stagione turistica estiva salvo pause di pochissimi giorni, e mette costantemente in pericolo il traffico aereo e la navigazione di piccolo cabotaggio nei pressi dell'Isola;

ricordato con amarezza come il Governo, dopo anni di promesse (sollecitate, del resto, dall'unanime atteggiamento del consiglio regionale della Sardegna), non ha saputo far altro - per quanto riguarda il difficile rapporto tra comunità regionale e presenza militare - che imporre un veto arrogante ed arbitrario allo svolgimento di un *referendum* consultivo sottoscritto da oltre ventimila elettori,

gli interroganti chiedono di sapere:

1) quale sia l'esatto calendario delle esercitazioni militari - terrestri, navali ed aeree - previste per il 1989 in Sardegna e negli spazi aerei e marittimi circostanti;

2) quali paesi siano stati autorizzati ad inviare reparti militari ad esercitarsi in Sardegna;

3) quali imprese produttrici di materiali bellici siano state autorizzate a sperimentare i propri prodotti in Sardegna, in quali aree, in quali periodi ed, eventualmente, con quali oneri a carico delle stesse imprese;

4) quali fondamentali esigenze legate alla sicurezza nazionale abbiano sinora impedito di dar corso agli impegni, più volte assunti dal Governo, per ridimensionare la presenza militare in Sardegna, limitare nel tempo e nello spazio le attività addestrative, garantire il rispetto delle esigenze dell'economia regionale (in particolare per quanto riguarda la pesca ed il turismo);

5) quali misure siano state adottate, di concerto con le autorità regionali, per garantire la massima sicurezza alle popolazioni civili ed al traffico aeronavale in relazione alle esercitazioni di «guerra simulata» in atto;

6) se il Governo non ritenga che vi possa essere una evidente relazione tra l'atteggiamento finora assunto che ha disatteso totalmente le legittime richieste degli amministratori e delle popolazioni locali, e la crescente reazione dell'opinione pubblica della Sardegna, sempre più ostile ad ogni forma di presenza e di attività militare nel territorio della regione, e se, pertanto, il Governo non riconosca come è urgente operare con senso della misura e di responsabilità per ricostituire le condizioni di un rapporto di dialogo e di cooperazione tra Stato e regione, anche nel delicato settore della difesa militare.

(3-00683)

LONGO. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che con la legge 29 dicembre 1988, n. 544, sulla «elevazione dei livelli

dei trattamenti sociali e miglioramenti delle pensioni», si è affermato, all'articolo 7: «i trattamenti pensionistici corrisposti dalle casse di previdenza per i liberi professionisti non possono essere d'importo inferiore a quello minimo a carico del Fondo pensioni lavoratori dipendenti. A tale fine, entro il 30 giugno 1989, con separati provvedimenti che tengano conto dei limiti di reddito previsti per il Fondo pensioni lavoratori dipendenti e delle specifiche normative delle singole gestioni, i competenti organi delle casse adottano i provvedimenti necessari ad assicurare la copertura dei relativi oneri, che restano a loro carico, semprechè le disponibilità complessive delle singole gestioni lo consentano e con esclusione, comunque, di oneri a carico dello Stato»;

che, secondo quanto stabilito dal citato articolo 7, sono interessati centinaia di migliaia di ex professionisti, ai quali sono state liquidate dalle competenti casse previdenziali pensioni che sono spesso al di sotto del minimo del Fondo pensioni lavoratori dipendenti e in moltissimi casi di poche decine di migliaia di lire al mese;

che dette casse di previdenza, anche per difficoltà ad assicurare autonomamente la copertura delle misure fissate dall'articolo 7 della legge n. 544, sono sollecitate a trovare espedienti che ritardino l'erogazione degli adeguamenti stabiliti dalla legge o ne limitino artificiosamente l'area di applicazione,

l'interrogante chiede di sapere:

1) quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda sviluppare per stimolare, da parte delle competenti casse di previdenza, una tempestiva applicazione dell'articolo 7 e il rispetto del principio da esso stabilito, che riconosce la titolarità al minimo di pensione nell'entità stabilita per il Fondo pensioni lavoratori dipendenti anche ai pensionati ex liberi professionisti;

2) quali controlli si intenda promuovere per evitare che «le specifiche normative delle singole gestioni» citate dall'articolo 7 siano artificiosamente usate come una remora all'attuazione della lettera e dello spirito della legge;

3) poichè l'affermazione che «i trattamenti pensionistici ... non possono essere d'importo inferiore a quello minimo» (articolo 7) è sottoposta dallo stesso articolo – per quanto riguarda l'entità erogabile – solo alle condizioni che disciplinano analoghe erogazioni da parte del Fondo pensioni lavoratori dipendenti (limiti di reddito), potendo incidere il riferimento alle «specifiche normative» solo sulle modalità e le forme di erogazione, in quale modo il Ministro intenda operare, e con quali iniziative, per evitare che la «esclusione di oneri a carico dello Stato» e l'obbligo alla copertura da parte delle cassa di previdenza per i liberi professionisti «semprechè le disponibilità complessive delle rispettive gestioni lo consentano» (articolo 7), sia pretesto per un disconoscimento nella pratica dei diritti affermati nella legge n. 544 per i pensionati ex liberi professionisti.

(3-00684)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

STRIK LIEVERS. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso:

che la caserma «Cascino» di Salerno è in condizioni generali particolarmente insoddisfacenti (in riferimento allo stato degli immobili);

che le camerate risultano essere prive di riscaldamento e le coperte in dotazione ai militari assolutamente insufficienti;

che lo stato di manutenzione dei fabbricati è pessimo, con vetri rotti, finestre spaccate, servizi igienici in condizioni inaccettabili, con porte spaccate, sanitari fatiscenti, acqua dei bagni sempre fredda e comunque insufficiente;

che i militari sono costretti a rivolgersi all'esterno della caserma per soddisfare, a pagamento, bisogni primari, quali quello di farsi una doccia;

che le condizioni generali della cucina, della mensa ed anche dei cibi sono a un livello che difficilmente supererebbe la visita da parte dell'ufficio d'igiene,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti si intenda prendere per modificare la situazione denunciata e ripristinare condizioni civili all'interno della caserma.

(4-02796)

CORLEONE, SPADACCIA, STRIK LIEVERS, BOATO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste, dell'interno e del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che dal mese di gennaio ai dipendenti ERSAP (Ente regionale sviluppo agricolo Puglia) è stato decurtato lo stipendio per cifre varianti tra le 200 e le 600 mila lire e molto probabilmente lo stesso accadrà per tutti i dipendenti della regione Puglia a partire dal mese di febbraio;

che gli agricoltori non usufruiscono più del credito agrario ordinario a tasso agevolato perchè le banche si rifiutano di dare corso a tali pratiche in quanto – si dice – vantano un credito con la regione Puglia di 300 miliardi e, sempre per lo stesso motivo, non elargiscono le provvidenze dovute agli agricoltori in seguito alla gelata del 4 aprile 1988;

che molte cantine sociali non sono in grado di pagare gli acconti relativi al conferimento di uve della campagna 1989,

gli interroganti chiedono di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di questi fatti e quali siano i reali motivi per cui si è venuta a determinare questa situazione;

come intendano farvi fronte;

se abbiano motivo di ritenere che la regione Puglia, oltre a compiere sperperi inauditi, abbia gestito i danari pubblici – soprattutto nel campo agricolo – in modo tale da investire più che l'interesse politico quello giudiziario;

se risulti che l'assessorato all'agricoltura della regione Puglia, e in particolare l'ERSAP, abbiano investito danari pubblici in strutture cooperative rimaste inoperanti;

se siano state presentate presso la procura della Repubblica di Bari denunce su presunti sperperi da parte dell'ERSAP, a quali conclusioni la procura eventualmente è pervenuta e se siano tuttora in corso indagini;

in particolare, si chiede al Ministro del lavoro e della previdenza sociale che, alcuni mesi fa, decretò la messa in liquidazione coatta della Centrale delle cooperative di Bari (emanazione dell'ERSAP):

se sia a conoscenza di altre strutture «cooperative» facenti capo all'ERSAP in condizioni economiche ancor più precarie della stessa Centrale delle cooperative;

se e quali indagini abbia avviato in tal senso e se, invece, si intende avviarle.

(4-02797)

PERUGINI. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Per conoscere le rispettive aliquote del contributo unico assegni familiari per tutti gli ausiliari del commercio, di cui al comma 3 dell'articolo 1 della legge 25 novembre 1971, n. 1088.

(4-02798)

SPECCHIA. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che da più parti vengono denunciati i ritardi e le disfunzioni dell'INAIL in Puglia;

che, in particolare, si registrano gravissimi e lunghissimi ritardi nel pagamento delle indennità e nel disbrigo delle altre pratiche, mentre aumenta sempre di più il contenzioso;

che tale situazione, nei giorni scorsi, ha determinato dure prese di posizione da parte dei sindacati e dei patronati e proteste dei cittadini interessati,

l'interrogante chiede di conoscere:

a) le cause della situazione innanzi evidenziata;

b) le iniziative che si intende assumere per il normale e buon funzionamento dell'INAIL in Puglia.

(4-02799)

BOSSI. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* – Premesso:

che nel comune di Aprica (Sondrio) è stata realizzata dall'amministrazione comunale una «discarica per materiali ferrosi» in fregio a via del Mulino dei Plaz, nelle immediate vicinanze del torrente Valle Aprica e di alcuni fabbricati ad uso di abitazione civile;

che la discarica suddetta viene indiscriminatamente utilizzata da persone ignote quale deposito di rifiuti di qualsiasi genere, compreso materiale organico in decomposizione, sostanze inquinanti quali olii esausti e residui di vernici, rifiuti tessili ed altre sostanze volatili;

che la situazione suddetta, in relazione alla constatata presenza *in loco* di animali randagi e ratti, comporta grave pericolo soprattutto per i bambini che giocano nelle adiacenze e la possibilità di ragguardevoli inconvenienti per la salute pubblica, in particolare considerazione del fatto che i rifiuti vengono sovente abbandonati anche all'esterno della discarica in argomento;

che l'amministrazione comunale di Aprica si è dimostrata impossibilitata ad attuare un'efficace azione di vigilanza volta ad eliminare le cause che originano la situazione suindicata,

l'interrogante chiede di sapere:

se la realizzazione della discarica in oggetto sia stata regolarmente autorizzata dagli organi preposti, nel rispetto delle normative di legge vigenti in materia, con riferimento agli adempimenti della amministrazione comunale di Aprica in termini di tutela ambientale e salute pubblica ed al necessario benestare di competenza del servizio beni ambientali della regione Lombardia relativo a quanto disposto dalla legge 29 giugno 1939, n. 1497, dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, nonchè dal decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312;

se non si ritenga opportuno disporre lo spostamento della discarica sopra indicata in altro luogo idoneo o la sua completa eliminazione nel caso in cui si convenga che il suo persistere possa comunque causare pericolo per la cittadinanza.

(4-02800)

PIZZOL, ZANELLA. - *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del tesoro.* - Per sapere se corrispondano a verità le seguenti notizie pervenute agli interroganti:

1) che la società Zanussi spa di Pordenone-Conegliano, pur essendo cessato il 30 marzo 1988 lo stato di crisi riconosciutole dal CIPI nel mese di giugno 1984, mantiene a tutt'oggi in cassa integrazione circa 200 dipendenti, in prevalenza impiegati, di cui circa 26 nello stabilimento di Susegana (Treviso) e circa 70 nello stabilimento di Porcia (Pordenone);

2) che la predetta azienda dal 1984 ad oggi ha tenuto in cassa integrazione sempre gli stessi dipendenti, non praticando mai alcuna forma di rotazione;

3) che detta pratica di non consentire mai ai medesimi lavoratori posti in cassa integrazione di rientrare in azienda, neppure per brevi periodi o a *part-time*, oltre a violare le norme di legge e gli accordi sindacali in materia, costituisce una ingiustificata discriminazione nei confronti di persone con lunga anzianità di impiego e fa presumere un atteggiamento aziendale dettato da motivi antisindacali;

4) che nel periodo 1986-1988, essendosi verificato un esodo spontaneo di circa 700 unità lavorative nei soli stabilimenti di Porcia e di Susegana, l'azienda ha proceduto all'assunzione negli stessi stabilimenti di circa 300 nuove unità lavorative, con contratto a tempo indeterminato, nonchè di altre 400 unità con contratto a termine di formazione e lavoro, e inoltre ha attuato circa 250.000 ore di lavoro straordinario nel solo anno 1988, ore che corrispondono all'impiego di circa 130 unità lavorative;

5) che i lavoratori attualmente in cassa integrazione erano pienamente in grado e disponibili a svolgere sia le prestazioni dei nuovi assunti sia quelle che hanno comportato lavoro straordinario;

6) che non risulta rispettato da parte della Zanussi spa l'accordo stipulato a Roma nel 1985 tra l'azienda stessa, le organizzazioni sindacali e il Governo per quanto attiene l'articolo 5, punti *e*), *f*) *g*), e l'articolo 7, in merito particolarmente all'articolazione dell'orario di lavoro da tempo pieno a tempo parziale, all'utilizzazione del personale in cassa integrazione disponibile a rientrare al lavoro, alla realizzazione della riconversione professionale, alla verifica semestrale dell'andamento della dinamica occupazionale in relazione ai piani produttivi, alla corresponsione anticipata dello stipendio ai cassaintegrati.

Gli interroganti chiedono inoltre di sapere quali iniziative siano in corso da parte dei Ministri in indirizzo per verificare se la società Zanussi spa abbia correttamente utilizzato l'istituto della cassa integrazione guadagni dal 1984 a tutt'oggi e abbia rispettato il sopracitato accordo di Roma del 1985.

(4-02801)

FLORINO. - *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno.* - Premesso:

che il sovrintendente capo della Digos, Stefano Monda, la sera del 26 gennaio 1989 è stato fatto segno di alcuni colpi di arma da fuoco sparati da sconosciuti o presunti tali;

che la stampa locale, gli inquirenti, gli ideatori di strategie tese a colpire indiscriminatamente, nel cogliere la notizia l'hanno utilizzata e collocata perfidamente nel contesto di un procedimento giudiziario avvenuto in mattinata con la deposizione resa da Stefano Monda quale agente della Digos;

che una perquisizione ordinata dai magistrati fiorentini portò al ritrovamento di alcune pistole sul terrazzo di casa Abbatangelo, accessibile a tutti, reato contestato e poi giudicato dalla prima sezione penale del tribunale di Napoli;

che il pubblico ministero Vigna di Firenze ha chiesto il rinvio a giudizio di Abbatangelo per la strage del treno 904;

che, premesso tutto ciò, la vicenda degli spari contro l'agente Monda e altri inquietanti episodi, tra cui la perquisizione effettuata all'alba del 27 gennaio 1989 da agenti della Digos nelle abitazioni di iscritti al Movimento sociale italiano-Destra nazionale, assumono i contorni di un'unica regia, quella di criminalizzare l'ex deputato Abbatangelo ed il partito di cui fa parte,

l'interrogante chiede di sapere:

quali urgenti provvedimenti si intenda adottare per riportare tutta la vicenda nei corretti binari di una giustizia che sia tale e non persecutoria o pilotata;

quali iniziative si intenda assumere per consentire nel più breve tempo possibile la individuazione dei responsabili dell'attentato all'agente Monda e il perseguimento di eventuali simulazioni.

(4-02802)

LONGO, CHIESURA. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso:

che nel corso del 1988 la direzione provinciale delle poste e delle telecomunicazioni di Padova ha promosso numerosi procedimenti disciplinari nei confronti di propri dipendenti (si citano i casi, in particolare, di Mantione Silvana, di Pedron Valerio, di Bollettin Orlando, di Zanasca Ivano) e che molti di questi procedimenti si sono conclusi con pesanti misure sanzionatorie;

che detti procedimenti appaiono viziati da intenti antisindacali, dal mancato rispetto di formalità procedurali (mancata tempestiva contestazione e informazione dell'avvio di fasi istruttorie, secondo quanto stabilito dall'articolo 103 del testo unico di disciplina, nel caso si ipotizzi una sanzione più grave della censura), da una clamorosa mancanza di imparzialità nella costruzione delle fasi istruttorie, dal mancato rispetto di quanto disposto dal contratto di lavoro (si veda il caso di Mantione Silvana, delegato CGIL: l'incaricato alla fase istruttoria sostiene l'accusa con l'argomento che «qualcosa di vero deve realmente sussistere» (sic!) nelle imputazioni addebitate alla Mantione, e senza alcuna prova decide che i testi a carico sono sinceri, e i testi a difesa invece bugiardi; il caso di Pedron Valerio, delegato CGIL: si coglie il pretesto di momenti del tutto «normali» di tensione nel corso di una agitazione sindacale; il caso di Zanasca Ivano: nuovamente si usa il sistema di discriminare il valore delle testimonianze a seconda della loro sintonia con le accuse; il caso di Bollettin Orlando, delegato CGIL: lo si accusa di un supposto «comportamento perturbatore» che in realtà appare coincidere con le funzioni proprie di un delegato sindacale);

che ricorrono sistematicamente nelle accuse casi del tutto banali di supposte «ingiurie» fra dipendenti, spesso di impossibile dimostrazione o controversi, o tali da rientrare nella normalità del linguaggio corrente o in scambi di reciproche polemiche, colorite ma del tutto legittime (l'accusa di «crumiro» a chi non sciopera, la generica affermazione che «qualcuno fa la spia», eccetera);

che non manca neppure, nella documentazione che sostiene detti procedimenti, l'occhiuta e risibile rilevazione di scritte sulle pareti delle latrine interne, usata per sollevare un clima di sospetto, pur nell'impossibilità di addebitare dette scritte ai lavoratori colpiti;

che a questo quadro si accompagnano ripetuti trasferimenti interni che, in alcuni casi, colpiscono delegati sindacali e contrastano con il contratto di lavoro che prescrive il nulla osta sindacale per il trasferimento di delegati sindacali;

che dette azioni disciplinari paiono rientrare in un atteggiamento, da parte della direzione provinciale, rivolto a calcare pesantemente la mano su lievi infrazioni o a dar corpo a sospetti anche quando non sussiste nessun aggancio pratico, strumentalizzando le sanzioni anche ai fini di ripristinare un burocratico «comando» sul personale,

gli interroganti chiedono di sapere:

1) se non si ritenga che, poichè i diritti del lavoratore delle poste non sono diversi da quelli del cittadino, si debba riconoscere l'invalidità dei citati provvedimenti disciplinari per vizi di forma o di merito, o quanto meno avviarne la revisione, nel contempo sospendendo le sanzioni inflitte;

2) quali misure si intenda assumere per richiamare la direzione provinciale delle poste e delle telecomunicazioni di Padova ad un più equilibrato ricorso alle procedure disciplinari e alla rinuncia ad intenti discriminatori e antisindacali, nella consapevolezza che anche problemi di gestione, di organizzazione del lavoro e di innalzamento della produttività non si possono risolvere contro i diritti del lavoratore;

3) quali proposte si intenda formulare per adeguare le procedure disciplinari e la stessa costituzione degli organi che queste procedure gestiscono alle nuove garanzie che recenti riforme dei codici di procedura penale hanno introdotto e che per analogia si debbono ritenere estese anche al diritto amministrativo;

4) se non si ritenga, almeno, che sia doveroso introdurre dei «filtri» preliminari all'avvio di procedure disciplinari che ne valutino l'attendibilità e l'opportunità (anche con una qualche forma di arbitrato) e fare in modo che le commissioni di disciplina non siano presiedute da dirigenti delle poste e composte a maggioranza da rappresentanti della direzione. Si tratta, anche, di evitare l'attuale assurda situazione che vede la maggioranza delle commissioni operare nella duplice veste di promotrice dei procedimenti disciplinari e di giudice nel merito.

(4-02803)

PONTONE. - *Ai Ministri del tesoro e delle finanze.* - Premesso:

che il supplemento al bollettino statistico della Banca d'Italia sul secondo trimestre del 1987 rivela che si va progressivamente allargando la «forbice» tra Nord e Sud riguardo al costo del denaro;

che, infatti, mentre al Nord sulle operazioni in conto corrente il tasso medio si è abbassato dal 13,16 per cento del primo trimestre del 1987 al

12,86 per cento del secondo trimestre, tale tasso al Sud si è ridotto soltanto dal 15,65 per cento al 15,41 per cento;

che pertanto la differenza fra Nord e Sud è ancora cresciuta dal 2,49 per cento del primo trimestre dello scorso anno al 2,55 per cento del secondo trimestre;

che riguardo al tasso relativo agli impiegati, il dislivello è ancora più rilevante;

che, in particolare, emerge che la Basilicata detiene sempre il triste primato del denaro più caro, dovendo sopportare sui prestiti sino a cento milioni un interesse pari al 19,51 per cento (davvero esagerato, soprattutto ove confrontato con il 13,22 per cento del Piemonte),

l'interrogante chiede di sapere:

1) come i Ministri in indirizzo giudichino tale accelerato allargamento della «forbice» fra Nord e Sud;

2) quali provvedimenti intendano prendere affinchè il maggior costo del denaro non pesi ancor più – per la concomitanza di altri fattori – sulle popolazioni meridionali;

3) che cosa intendano fare per invertire tale nociva tendenza.

(4-02804)

PONTONE. – *Al Ministro della sanità.* – Premesso:

che sono state sequestrate circa 5.000 pratiche sottoposte alla commissione provinciale invalidi civili di Sant'Agnello (Napoli) e comuni aggregati;

che sussistono gravi irregolarità nel riconoscimento delle invalidità civili;

che pare siano state pagate tangenti per rilasciare false invalidità, utili per essere indebitamente assunti direttamente, per essere indebitamente avvantaggiati nei concorsi, per incassare indebitamente pensioni consistenti o assegni di accompagnamento,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) se sia vero che i dati inseriti nell'archivio dell'ospedale non corrispondono ai dati esibiti nel momento della visita in commissione;

2) quali siano le irregolarità riscontrate e quali ne siano i responsabili.

(4-02805)

PONTONE. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso:

che il TAR della Campania ha recentemente rilevato che ad un consigliere circoscrizionale democristiano (Patrizio Vitalone) sono stati attribuiti alcuni voti giammai conseguiti;

che tali voti sono stati attribuiti con l'aggiunta dolosa di una cifra,

l'interrogante chiede di sapere:

1) se il Ministro in indirizzo non ritenga che tale episodio, venuto alla luce soltanto a seguito di persistente azione del diretto interessato, sia sintomo di più vaste irregolarità;

2) cosa intenda fare affinchè sia appurata pienamente la verità.

(4-02806)

PONTONE. – *Al Ministro della sanità.* – Premesso:

che i primari dei reparti chirurgici dell'ospedale San Leonardo di

Castellammare di Stabia hanno più volte vanamente evidenziato le vergognose condizioni in cui operano;

che in particolare, in una loro lettera del 19 novembre 1988, hanno rilevato che il degrado è oramai tale da compromettere sia la salute degli assistiti sia la dignità professionale degli operatori;

che è oramai spettacolo consueto vedere negli sporchi corridoi del San Leonardo malati «depositati», i quali restano senza assistenza e persino senza biancheria;

che, pur essendo completata da due anni, non si conoscono i motivi della mancata apertura della nuova ala,

l'interrogante chiede di sapere:

1) se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di tale situazione;

2) che cosa intenda fare:

a) circa il mancato utilizzo della nuova area;

b) circa la chiusura della sala operatoria del terzo piano (i cui lavori paiono pure completati);

c) circa la chiusura dei reparti di accettazione ed isolamento (i quali sono unici in tutta la zona);

d) circa la mancata assistenza pubblica da parte dell'USL 35 (il cui comitato di gestione ha dato ben nove miliardi di lire per convenzione con laboratori diagnostici privati nel 1987 e circa 20 miliardi per quest'anno);

3) se sia a conoscenza del fatto che i portatori di *handicaps* della zona sono costretti a spostarsi da Gragnano a Castellammare per presentare i documenti, in quanto la sede in via Salvador Allende non è ancora funzionante;

4) se sia a conoscenza che la commissione dell'USL 35 per i riconoscimenti economici per le famiglie degli handicappati è costituita in modo difforme della normativa;

5) se sia a conoscenza del fatto che l'USL 35 di Castellammare ha affidato, a trattativa privata, all'impresa Santa Maria di Napoli lo smaltimento dei rifiuti speciali per lire 350.000.000 e che questa impresa ha stipulato una convenzione con l'USL 15 di Caserta, richiedendo un importo di lire 100.000.000, pur essendo il territorio molto più grande;

6) se sia a conoscenza del fatto che l'ospedale San Leonardo ha in dotazione un inceneritore costato un miliardo di lire che non è mai stato messo in funzione;

7) se non ritenga che vada commissariata l'USl 35 di Napoli.

(4-02807)

POLLICE. - *Ai Ministri della difesa e di grazia e giustizia.* - Per sapere:

se siano a conoscenza che i risultati del concorso a 72 posti di segretario per il Ministero della difesa, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 159 del 10 luglio 1987 e le cui prove scritte sono state svolte il 31 giugno e il 1° luglio 1988, sono, a quanto sembra, già noti, nonostante si debbano ancora svolgere gli esami orali, a riprova di quanto da anni denunciato con interrogazioni, rimaste sempre senza risposta, presentate anche nelle precedenti legislature, in occasione di analoghi concorsi ed assunzioni in ambito Difesa;

se non intendano svolgere una accurata indagine per accertare se risponde al vero che il genitore di un concorrente abbia avvicinato il presidente della commissione, dottor Macrì, per chiedergli quali pratiche

possibilità vi fossero perchè il figlio, qualora vincitore, restasse a Roma, ricevendo la sconcertante risposta che ormai tutti i posti per Roma erano coperti. A conferma di quanto diceva, il presidente avrebbe mostrato un elenco di persone candidate a restare nella capitale: fra esse l'interessato avrebbe potuto individuare l'operaia di Navalcostarmi Bartoli Marinella, moglie, a quanto sembra, dell'ammiraglio Mariani, la coadiutrice di Navalcostarmi, Principato Marina, l'operaio Pellegrino Giuseppe e la signorina Viola, sponsorizzata da una ditta che svolge, usualmente, lavori con i SIOS e gli arsenali militari;

se non ritengano opportuno, una volta accertato quanto sopra, annullare il concorso e ribandirlo, assicurando maggiori garanzie costituzionali.

(4-02808)

POLLICE. - *Ai Ministri della difesa e di grazia e giustizia.* - Per conoscere:

se siano a conoscenza che le casse ufficiali delle tre Forze armate, nel liquidare l'indennità supplementare senza i benefici derivanti dall'eventuale conseguimento della promozione cosiddetta «alla vigilia», e cioè dei benefici derivanti dall'applicazione delle leggi 22 luglio 1971, n. 536, 4 agosto 1984, n. 429, e 19 maggio 1986, n. 224, agli ufficiali transitati in ausiliaria, hanno concordato differenti decorrenze: Marina 31 dicembre 1984, successivamente modificata in 10 maggio 1986, Esercito 10 maggio 1986 ed Aeronautica dicembre 1987, data corrispondente correttamente alla emanazione dei tre decreti;

se tutto questo sia ritenuto legittimo, visto che i tre enti discendono dalla stessa amministrazione e considerato che il personale transitato in ausiliaria, nel periodo 1985-87, ha già in possesso lettere ufficiali nelle quali sono chiaramente riportate la somme da esigere e i periodi nei quali queste devono essere corrisposte;

quali iniziative il Ministro della difesa intenda prendere per ovviare ad un ennesimo, lungo, inutile contenzioso.

(4-02809)

INNAMORATO, GUIZZI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che la legge n. 56 del 1987 è legge dello Stato, approvata dal Parlamento, e che i provvedimenti attuativi vanno adottati;

che nelle province di Napoli e di Salerno, e in particolare nel Cilento e nel Vallo di Diano, vengono comunicati decreti di chiusura a uffici di collocamento, in ordine cronologico sgranato, senza che si sappia da parte dei sindaci dei relativi comuni come, quando e perchè siano state prese le decisioni;

che i decreti di cui si tratta devono essere conseguenziali a processi istruttori avviati dalle commissioni regionali per l'impiego,

si chiede di sapere:

1) i criteri che sono a monte delle soppressioni;

2) se l'adozione non avvenga in maniera indiscriminata e arbitraria, almeno nei tempi, per alcuni uffici, e assecondi pressioni per altri, attraverso decisioni non prese o rinviate;

3) se non sia ravvisabile l'opportunità di una momentanea sospensione dei decreti, per accertare se l'applicazione della legge sia omogenea,

circoscrizione per circoscrizione, supportata da criteri oggettivi, limpidi, evidenti, non confutabili;

4) quali siano i criteri per la istituzione di eventuali uffici recapito per comuni di certe dimensioni.

(4-02810)

BERLANDA, CITARISTI. - *Al Ministro delle partecipazioni statali.* - Vista la decisione della Commissione CEE del 23 dicembre 1988, relativa agli aiuti che il Governo italiano intende concedere alla siderurgia pubblica, come da piano di ristrutturazione comunicato il 16 giugno 1988, la quale, all'articolo 2, prevede «per lo stabilimento di Lovere la vendita al settore privato entro il 31 marzo 1989 e, in caso contrario, la chiusura definitiva entro il 30 giugno 1989»;

appreso che i contatti successivi fra le organizzazioni sindacali e l'ILVA spa hanno fatto emergere l'ipotesi di cessione della «Lovere Sidermeccanica» alla neo-capogruppo della siderurgia pubblica, l'ILVA,

gli interroganti chiedono di conoscere le proposte di soluzione dell'assetto proprietario della società «Lovere Sidermeccanica» di Lovere (Bergamo) eventualmente avanzate dal Governo in sede CEE e/o indicate all'IRI.

(4-02811)

CORLEONE, SPADACCIA, BOATO, STRIK LIEVERS. - *Al Ministro dell'interno e al Ministro senza portafoglio per i problemi delle aree urbane.* - Premesso:

che il 21 dicembre 1988 è stata presentata richiesta al comune di Treviso, da parte del MIT (Movimento italiano transessuali), di poter usufruire della sala comunale «Palazzo dei trecento» che ha una capienza di oltre 500 persone;

che il sindaco non ha ritenuto di concedere la sala, senza dare motivazione alcuna ai richiedenti;

la segreteria del sindaco, dopo insistenti richieste, ha motivato il rifiuto indicando una deliberazione della giunta secondo la quale dal 1° gennaio 1989 la sala verrebbe concessa solo a partiti politici, ma di tale delibera non v'è traccia;

che il sindaco, che deve concedere l'autorizzazione definitiva, ha dichiarato che tale sala, essendo sprovvista di servizi igienici e di uscita di sicurezza, non risponde alle norme di sicurezza e pertanto non può accogliere un congresso (nel frattempo sono stati già programmati i congressi provinciali del Partito comunista italiano e quello del Partito socialista italiano nella sala in questione ed in ogni caso tutte le iniziative svolte da organizzazioni varie, in questi anni, sarebbero avvenute fuori dalle norme previste sulla sicurezza);

che nella stessa sala già nell'anno precedente il MIT ha tenuto il quarto congresso nazionale, al quale parteciparono anche deputati e senatori in rappresentanza di tutti i partiti politici;

che il 1° febbraio 1989 una delegazione del Partito radicale (onorevole Alessandro Tessari e Manuela Zuccarello) si è recata dal sindaco di Treviso, avvocato Vittorino Pavan, per conoscere le ragioni dell'ingiustificato atteggiamento dell'amministrazione comunale, e che di fronte alla delegazione il sindaco ha sostenuto che i transessuali non possono riunirsi nella sala

del consiglio comunale, dicendo che «Treviso non è preparata a subire la presenza dei transessuali»;

che in effetti questa pare essere l'unica vera ragione che motiva il rifiuto, poichè le altre giustificazioni appaiono e sono assolutamente pretestuose e sono previsti nella stessa sala convegni e manifestazioni di ogni sorta;

che i promotori del congresso hanno fatto un esposto al CORECO chiedendo l'annullamento della delibera per vizio di legittimità sotto il profilo dell'eccesso di potere,

gli interroganti chiedono di sapere se non si ritenga che l'atteggiamento manifestato dal sindaco di Treviso sia in contrasto con i princìpi d'imparzialità e violi il principio dell'uguaglianza dei cittadini davanti alla legge e, in secondo luogo, se non si ravvisi una volontà discriminatoria e antidemocratica, ancor più grave in quanto proposta dal sindaco di una città.

(4-02812)

STRIK LIEVERS, SPADACCIA, BOATO, CORLEONE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e dell'interno.* – Premesso:

che Damian Dan, 21 anni, e Christian Morea, 23 anni, cittadini rumeni ed entrambi studenti universitari, attualmente a bordo della nave britannica «Botany Bay» attraccata da sabato 28 gennaio 1989 nel porto di Genova, hanno chiesto diritto d'asilo;

che particolarmente grave appare la situazione di Christian Morea, che è stato, fino al momento della fuga, una delle sei guardie del corpo di Ceausescu: ciò renderebbe molto probabile la sua condanna a morte nel caso in cui venisse rimpatriato;

che assai grave è anche il caso dell'altro cittadino rumeno, che era già fuggito e rimpatriato e già ha scontato tre mesi di carcere per questo reato;

che la Romania è uno dei paesi in cui le violazioni dei diritti umani sono più gravi, e ciò è dimostato anche dalla presa di distanza del Governo rumeno dagli accordi sui diritti umani, firmati da 35 paesi nell'ambito del documento finale della Conferenza sulla sicurezza e la cooperazione europea, svoltasi recentemente a Vienna,

gli interroganti chiedono di sapere se non si ritenga necessario concedere il diritto d'asilo ai due studenti rumeni, viste le irreparabili conseguenze alle quali andrebbero incontro nel caso di un ritorno in patria.

(4-02813)

FASSINO. – *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e dell'interno.* – Premesso:

che esisterebbe un consistente fenomeno di mancato rispetto, da parte di enti locali calabresi, della nuova normativa, in tema di assunzioni fino al quarto livello di giovani disoccupati, attivata con la recente legge n. 56 del 1987 sulla riforma del mercato del lavoro;

che la legge richiamata ha introdotto, con norme ben chiare, elementi di trasparenza e di obiettività nei meccanismi di accesso al lavoro dei giovani, anche nel pubblico impiego, con il semplice ricorso alla sola

anzianità di iscrizione nelle liste di collocamento come unico titolo valido per la chiamata al lavoro;

che tali situazioni e comportamenti ledono i diritti dei giovani disoccupati e contribuiscono ad alimentare la sfiducia nelle istituzioni,

l'interrogante chiede di conoscere se ciò sia vero e se non si ritenga opportuno verificare la situazione disponendo controlli ed ispezioni ministeriali presso gli uffici di collocamento in Calabria, a partire da quelli dei tre capoluoghi di provincia.

(4-02814)

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

che uno studio dell'ISIS (Istituto di informazione sanitaria) evidenzia che le strutture sanitarie pubbliche calabresi hanno il peggiore rapporto spesa-efficienza fra quelle delle regioni d'Italia;

che in un ospedale della Calabria un giorno di degenza costerebbe 390.000 lire, contro le 260.000 lire della Liguria, eccetera;

che nonostante ciò i servizi resi al malato sono assai carenti;

che, a quanto sembra, questa differenza sarebbe dovuta anche alla scarsa presenza di tecnologia nei presidi ospedalieri;

che, sempre secondo l'ISIS, ciò dimostra che il costo di una degenza in ospedale è influenzato dal livello tecnologico del presidio: più il livello è basso, più crescerebbero i costi,

l'interrogante chiede di sapere come, nell'ambito delle competenze ministeriali, si intenda intervenire sulla realtà delle USL calabresi per avviare una valida opera di innovazione tecnologica e di miglioramento gestionale all'interno dei presidi ospedalieri.

(4-02815)

PONTONE. - *Ai Ministri dell'interno e del tesoro e al Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile.* - Premesso:

che al comune di Laviano (Salerno) sono stati attribuiti oltre settanta miliardi di lire per la ricostruzione post-terremoto;

che soltanto una parte di tale somma - circa venti miliardi di lire - è stata finora spesa e si è inteso utilizzarla per la sola edilizia pubblica;

che nessuna abitazione è stata ristrutturata;

che gli altri cinquanta miliardi di lire sono stati divisi fra diversi istituti di credito situati nella zona;

che parte di tale somma è stata depositata presso l'agenzia del Monte dei Paschi di Siena di Contursi;

che un'altra parte è stata depositata presso un'altra agenzia di tale banca situata in Castelgrande;

che un'altra parte è in deposito presso la Banca popolare cooperativa di Pescopagano a Oliveto Citro;

che ancora un'altra parte è depositata presso la Cassa rurale di Calabritto;

che infine un'altra parte è stata depositata presso la succursale di Laviano della Banca popolare di Pescopagano,

l'interrogante chiede di sapere:

1) quale sia il motivo di tale irrazionale divisione dei fondi per la ricostruzione;

2) come mai tali fondi siano ancora inutilizzati e per quanto tempo ancora lo saranno;

3) se non si ritenga che tale illogica divisione renda difficili ed onerosi eventuali controlli;

4) se sia vero che dall'esame dello svolgimento delle gare d'appalto si evince che un gruppo di imprese si è spartito le opere da eseguire.

(4-02816)

PONTONE. - *Al Ministro del tesoro.* - Premesso che il Ministro del tesoro, rispondendo in data 21 novembre 1988 ad una precedente interrogazione concernente la controversia fra il Banco di Napoli e l'ISVEIMER circa l'«affare Maggiò», ha evidenziato che la Banca d'Italia «ha seguito con particolare attenzione l'evolversi della situazione patrimoniale del Banco, caratterizzata, già da diversi anni, da problematiche d'ordine tecnico e gestionale», l'interrogante chiede di sapere:

1) quali siano quei «fatti che presentavano estremi di reato» che la Banca d'Italia ha riferito all'autorità giudiziaria;

2) come sia stato possibile per il cosiddetto «affare Maggiò» giungere ad un'esposizione debitoria tanto catastrofica;

3) se non si ritenga irrilevante il fatto che il progetto di concordato preventivo per la sistemazione transattiva sia stato approvato all'unanimità dal comitato esecutivo del Banco, previo assenso del servizio legale e di imprecisati professionisti esterni;

4) in particolare, se non si ritenga assurdo parlare di convenienza circa risibili condizioni concordatarie che prevederebbero la riduzione del credito da circa 49 miliardi a 26 miliardi di lire ed addirittura il pagamento in 10 anni con un tasso del solo 5 per cento.

(4-02817)

PONTONE. - *Al Ministro della pubblica istruzione.* - Premesso:

che gli iscritti dello SNALS di Napoli per l'anno 1988 sono 5.250;

che a tale sindacato, ai sensi della vigente normativa contrattuale, spettano 5 esoneri;

che, invece, gli iscritti allo SNALS di Napoli collocati in aspettativa per motivi sindacali sono ben 15, e cioè il triplo di quanti possono essere legittimamente concessi;

che è inutile evidenziare l'incidenza economica di tale illegale situazione, proprio in un momento in cui per il contenimento della spesa pubblica si chiedono ulteriori sacrifici ai lavoratori dipendenti,

l'interrogante chiede di sapere:

1) se il Ministro in indirizzo sia al corrente di tale situazione e se sappia se altri sindacati si trovano in analoghe situazioni;

2) se sia al corrente che fra gli iscritti allo SNALS che godono del trattamento economico pur non adempiendo alle proprie prestazioni lavorative vi sono strettissimi parenti di personaggi importanti dello stesso sindacato;

3) se gli risulti che a molti di questi sono state concesse tali aspettative in concreto, che non svolgono nessuna attività sindacale e che addirittura fra questi v'è pure chi svolge attività per la controparte governativa;

4) che cosa intenda fare in proposito.

(4-02818)

GRADARI. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che l'arteria autostradale Venezia-Monaco o di «Alemagna» riveste particolare importanza per lo sviluppo economico e turistico del Veneto orientale e segnatamente delle province di Venezia, Treviso e Belluno;

che dopo il blocco dei lavori presso Vittorio Veneto la costruzione di tale arteria ha subìto decenni di ritardo, risultandone vanificato il completamento;

che la provincia di Treviso, con quelle di Belluno e di Venezia, ha acquistato, con delibera n. 6215/270 del 10 agosto 1979, per un totale di 600 milioni, il progetto esecutivo di una carreggiata per il tronco Vittorio Veneto-Longarone steso dalla SPEA spa per conto della BATIA AG (società della Baviera nata nel 1970 che chiese successivamente al Governo italiano, con domanda corredata di progetto esecutivo, la concessione per il finanziamento, la costruzione e la gestione dell'autostrada di Alemagna);

che l'acquisto del progetto, poi ceduto all'ANAS, si è rivelato uno sperpero di denaro, in quanto utilizzato solo per alcuni piccoli tronchi;

che la concessione per la prosecuzione dei lavori fino a Pian di Vedoia è stata assegnata con legge n. 531 del 1982, «piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e misure di riassetto del settore autostradale», alla Società autostrade spa priva di progetto e di piano finanziario, anzichè alla BATIA spa,

l'interrogante chiede di sapere:

se corrisponda al vero che la Società autostrade, rinunciando ad acquistare il progetto SPEA offerto dalla BATIA per 600 milioni, ha commissionato alla Bonifica spa (gruppo IRI-ITALSTAT) l'incarico di un nuovo progetto per un costo valutato oltre i 20 miliardi;

se corrisponda al vero che l'importo di appalto di cui al progetto Bonifica spa è di 524 miliardi, pari a circa 23 miliardi al chilometro, contro i 245 di cui al progetto SPEA;

quale fondamento abbia la notizia apparsa sulla rivista AISCAT Informazioni - Anno XXII, n. 4, ottobre-dicembre 1987, in base alla quale il costo completo del tratto Vittorio Veneto-Pian di Vedoia ammonterebbe a 735 miliardi.

(4-02819)

ARGAN, MAFFIOLETTI, CALLARI GALLI, BOFFA, CHIARANTE, ALBERICI, TEDESCO TATÒ. – *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* – I sottoscritti, penosamente sorpresi dal fatto che l'interrogazione orale 3-00646 del 12 gennaio 1989 non abbia avuto alcun seguito nè alcuna risposta, nuovamente chiedono di sapere se e quali decisioni il Ministro in indirizzo abbia preso per rimediare all'inagibilità della biblioteca di archeologia e storia dell'arte attualmente sita in palazzo Venezia e per frenare il progrediente deterioramento di un raro patrimonio librario di oltre 400.000 volumi.

(4-02820)

VETTORI, PERUGINI, ALIVERTI, FONTANA Walter. – *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* – Premesso che da oltre sei anni è stata chiesta dagli interessati al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato la definizione della ripartizione dei compiti fra

imprese di assicurazione e la definizione della ripartizione del «caricamento» agli effetti tariffari in base agli effettivi oneri sostenuti dalle parti;

considerato che per modificare l'iniqua differenziazione di remunerazione degli agenti di assicurazione dovuta al meccanismo delle fasce tariffarie va introdotto un correttivo a carico delle imprese inversamente proporzionale al minor premio di tariffa;

ritenuto che il perdurare di tale situazione di incertezza possa creare uno scadimento della qualità del servizio e negativi riflessi occupazionali per il settore assicurativo, nonchè una drastica reazione degli agenti che hanno già previsto azioni sindacali fino alla sospensione del servizio nei confronti della clientela assicurata,

si chiede di conoscere quali provvedimenti siano stati assunti in materia e quali siano le intenzioni del Ministro in indirizzo circa la definizione dei compiti degli agenti in materia di responsabilità civile auto e circa la definizione dei limiti di compenso tra le due parti operanti in tale delicato settore.

(4-02821)

GIANOTTI, GALEOTTI. – *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* – Per sapere:

se sia a conoscenza di quanto ha dichiarato di fronte al magistrato di Torino il signor Luca di Montezemolo in veste di testimone in un processo per bancarotta a carico dell'industriale Magliocco. Tali dichiarazioni, pur non avendo rilievo penale, investono tuttavia aspetti di correttezza e di rettitudine professionale, che possono non essere rilevanti nei rapporti tra privati, ma che lo sono sicuramente negli incarichi pubblici;

se, alla luce di questi fatti, non ritenga di riconsiderare l'alto incarico conferito al signor Luca di Montezemolo nel Comitato olimpico per l'organizzazione dei mondiali di calcio.

(4-02822)

MOLTISANTI. – *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* – Premesso:

che la città di Avola (Siracusa) negli ultimi quattro lustri ha registrato un notevole sviluppo in ogni settore produttivo, con conseguente crescita della domanda del servizio postale;

che l'unico ufficio postale attualmente operante è del tutto insufficiente a sopperire alle esigenze dei cittadini, come testimoniano episodi di giustificata intolleranza del personale, soffocato dalle pressanti e legittime richieste dei cittadini;

che la inefficienza del servizio è addebitabile, oltre che alla insufficienza numerica dell'organico, anche alla ristrettezza dei locali, distribuiti su due piani, uno dei quali, quello al piano elevato, è destinato al servizio dei conti correnti, ove l'elevata domanda degli utenti non trova riscontro nelle inadeguate prestazioni dell'unico sportello utilizzato dall'ufficio, su cinque apparentemente disponibili, ma non funzionanti per carenza di organico;

che un altro grave inconveniente è stato segnalato dai cittadini di Avola con riferimento al servizio di riscossione delle pensioni, che costringe gli anziani utenti a sostare davanti allo sportello dell'ufficio per lunghissime, estenuanti ore, tanto da determinare più volte la necessità dell'intervento di

personale ospedaliero per soccorrere anziani cittadini colti da grave malessere;

che tali gravi e permanenti inconvenienti sono stati opportunamente e diligentemente segnalati dal consiglio comunale della città, il cui interessamento attivo presso il Ministero competente non ha trovato a tutt'oggi riscontro alcuno,

l'interrogante chiede di sapere:

1) se non si ritenga opportuno disporre una indagine ispettiva che acclari la situazione di precarità del servizio postale della città di Avola ed evidenzi le cause dei disservizi segnalati;

2) se, accertato quanto lamentato in premessa e verificata la fondatezza delle istanze avanzate dal consiglio comunale di Avola, non si ritenga necessario disporre con urgenza la istituzione di una seconda sede dell'ufficio postale, da allocare in uno degli edifici già individuati dal consiglio comunale, provvedendo altresì ad un adeguato incremento dell'organico.

(4-02823)

PONTONE. – *Al Ministro dell'ambiente.* – Premesso che la legge finanziaria 1988 prevede, ai fini dell'applicazione della VIA (Valutazione impatto ambientale), l'istituzione di un'apposita commissione proposta dal Ministro dell'ambiente, l'interrogante chiede di sapere in base a quali criteri intenda formulare la sua proposta e perchè sussistano gravi ritardi.

(4-02824)

MORA, MICOLINI, VERCESI, AZZARETTI. – *Ai Ministri delle finanze e dell'ambiente.* – Premesso:

che la politica dei prezzi praticata da qualche anno in favore del gasolio nei confronti dell'impiego di benzina, in difformità dagli indirizzi emersi nella mozione 1-00136, approvata dalla Camera dei deputati il 28 novembre 1985, ha contribuito all'espansione della motorizzazione *diesel*;

che notoriamente il gasolio contribuisce in misura notevole all'inquinamento dell'ambiente e, tra le emissioni inquinanti dei motori *diesel*, la più specifica e dannosa è quella costituita da ossido di azoto e particelle carboniose (fumo nero) la quale, oltre ad esplicare un'azione nociva sulla salute umana, contribuisce al progressivo degrado ambientale, con pesanti conseguenze anche sulla conservazione dei monumenti e del patrimonio artistico;

che il decreto-legge 23 ottobre 1964, n. 989, impone la colorazione del gasolio per esigenze di carattere fiscale (provvedimento verosimilmente superato con l'unificazione dell'aliquota di imposta tra uso riscaldamento ed uso autotrazione),

gli interroganti chiedono di sapere:

se risponda a verità che la richiesta colorazione venga normalmente effettuata con l'aggiunta dell'1 per mille di residui o distillati petroliferi pesanti, aventi un grado di densità particolarmente elevata, e che tale processo, che certamente non attenua ma anzi aggrava le caratteristiche inquinanti del gasolio, trovi una sua legittimazione nelle disposizioni del richiamato decreto n. 989 del 1964; nel caso in cui la anzidetta miscelazione sia effettivamente praticata nei modi indicati e ove non si ritenga di abolire l'obbligo della colorazione, vista la sua inutilità, se non si intenda adottare

iniziative tese alla modificazione del processo di colorazione del gasolio, con la prescrizione di un colorante che abbia effetti meno deleteri e non concorra alla diffusione di sostanze tossiche nell'atmosfera.

(4-02825)

POLLICE. – *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali, delle partecipazioni statali e del turismo e dello spettacolo.* – Per sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza della vicenda della lottizzazione di villa Doria Spinola a Genova Quarto, detta Motel AGIP, che comprende la costruzione di un albergo per 150 stanze, 3 palazzi ed il restauro della villa stessa.

Considerato infatti:

che il 24 luglio 1980 viene approvata la delibera n. 1433 dal consiglio comunale senza il necessario parere della soprintendenza (servizio beni ambientali della regione) ai sensi della legge n. 1150, articolo 28, sulla lottizzazione di villa Spinola (sentenze del TAR della Liguria n. 573/84 e n. 525/86 e del Consiglio di Stato n. 421/86 di annullamento di due diversi piani di lottizzazione per la mancata acquisizione del parere della soprintendenza);

che il 4 agosto 1987 la giunta comunale approva con i poteri del consiglio ai sensi della legge del testo unico del 1915 dei comuni e delle province, articolo 140 (nonostante una diffida politica dei gruppi consiliari DP, LV, PCI) la delibera di variante al piano di lottizzazione che triplica i volumi dell'albergo e destina circa 2 miliardi di oneri urbanizzazione al restauro della villa che verrebbe venduta al comune in cambio del costo di costruzione (anche in questo caso senza acquisire il parere della regione);

che il 29 luglio 1987 sul bollettino ufficiale della regione Liguria viene pubblicata la legge n. 24 che prevede il parere preventivo della regione sui piani di lottizzazione e particolareggiati: la legge sarebbe entrata in vigore trascorso un mese dalla pubblicazione. L'approvazione della delibera con l'articolo 140 è servita per evitare di incorrere nella legge n. 24, infatti i motivi d'urgenza che quell'articolo richiede non sussistono, tant'è vero che la delibera non produce nessun altro effetto o atto fino a dopo la ratifica del consiglio comunale avvenuta il 7 marzo 1988;

che sempre il 4 agosto 1987 nella stessa riunione di giunta viene approvata un'identica delibera per un piano di lottizzazione a Pra, nella quale viene riportata la necessità di acquisizione del parere dell'amministrazione dei beni ambientali della regione, mentre ancora una volta nella delibera di villa Doria Spinola quel parere non è stato richiesto;

che l'articolo 33 della legge regionale n. 24 del 1987, al terzo comma (norme transitorie) specifica la necessità, per tutte quelle delibere approvate prima dell'entrata in vigore della legge per le quali però non è stata rilasciata la concessione edilizia (come nel caso in questione), della formulazione di un parere sotto i fini ambientali della commissione edilizia integrata;

che durante la ratifica della delibera da parte del consiglio comunale la giunta fa inserire un emendamento nel quale si afferma che la commissione edilizia integrata ha espresso parere favorevole ai fini dell'articolo 33 della legge n. 24 del 1987;

che in realtà quel parere venne dato sulla delibera n. 1433 del 1980 (la delibera che ha originato la lottizzazione) e non su quella di variante, come testimonia la delibera del consiglio comunale n. 1778 del 1987, delibera con la quale si confermarono ai sensi della legge regionale n. 24, articolo 33, ben 87 interventi edilizi;

che inoltre detto parere non è stato mai scritto come la legge richiede e come anche viene affermato dall'assessore Epifani in dichiarazione risultante nei verbali del consiglio;

che, in definitiva, l'area della lottizzazione è sottoposta al vincolo della legge n. 1497 del 1939 in materia di tutela ambientale e la villa è tutelata dalla legge n. 1089 del 1939;

che nonostante questo il comune di Genova è riuscito ad approvare due delibere senza nessun parere sotto il profilo ambientale, come previsto dalla legge n. 1150 del 1942 (legge urbanistica), confermate dalle sentenze del TAR e del Consiglio di Stato ed aggirando la legge regionale n. 24;

verificato:

che dalla prima delibera di lottizzazione del 1980 l'albergo passa da 3.725 a 8.278,54 metri quadrati di superficie lorda utilizzabile, mentre i palazzi passano da 2 a 3, ma con una simile superficie;

che all'aumento della superficie corrisponde una necessità di nuovi parcheggi, ma poichè i metri quadrati dell'area per l'albergo (circa 4.600) non sono sufficienti ad accoglierli, questi vengono trasferiti sull'area verde per 1.070 metri quadrati, alcuni sull'area ZA della villa, altri 1.300 vengono previsti in sottosuolo (sotto il parcheggio) ma non vengono costruiti monetizzando il costo previsto, trasferendolo al restauro della villa Doria Spinola;

che per l'estensione dell'area della lottizzazione non si prendono come riferimento i mappali catastali (come anche le norme di piano regolatore suggeriscono), ma per la delibera n. 1433/80 si prende come riferimento l'indicazione generica della relazione illustrativa al piano regolatore generale, per la delibera di variante oggi in questione n. 286 del 1988 la perizia del geometra Dellacasa commissionata dal lottizzante ed asseverata in pretura;

che la perizia è asseverata 5 giorni dopo la presentazione delle planimetrie dei lottizzanti che contengono i calcoli per la superficie lorda abitabile;

che infatti essa riporta una misura complessiva dell'area per l'albergo, dell'area della villa e dell'area dei palazzi, di 23.287 metri quadrati, misura di 427 metri quadrati superiore a quella indicata dai mappali catastali, che risulta di solo 2 centesimi di metro quadrato superiore all'estensione necessaria per la SLA prevista per i palazzi;

che di quest'area complessiva fanno parte circa 400 metri quadrati già destinati da una decina di anni a parcheggio per il condominio prospiciente detto Priaverde;

che inoltre circa 62 metri quadrati antistanti il cancello della villa sono di proprietà tuttora incerta;

che la convenzione o parte integrante della delibera n. 286 del 1988 è stipulata tra il comune e la immobiliare Brignole proprietaria di una parte del terreno ma non con la Esso, proprietaria di circa 2.000 metri quadrati del terreno da lottizzare;

che il comune di Genova sta per stipulare la definitiva convenzione contratto con la società «Pensieri Costruzione Genova spa» che, dopo che la delibera è stata approvata dal consiglio comunale, ha acquistato l'area;

che sempre dopo che il consiglio comunale ha approvato la delibera la regione Liguria ha determinato delle modifiche nel progetto anche sostanziali (non è stato rilasciato il nulla osta per uno dei tre palazzi),

l'interrogante chiede di sapere:

se, come si potrebbe evincere dalla lettura dei verbali dei bilanci, l'AGIP a suo tempo (nel 1987) abbia versato una cauzione alla IB spa per 750 milioni, considerato che sembra comunque inusuale, se non scorretto (perdita interessi, eccetera) che l'AGIP versi in solido una cauzione invece di ricorrere ad una fidejussione e che da quanto traspare dai verbali dei bilanci l'AGIP in questa operazione avrebbe firmato un'intesa di massima per l'acquisto dell'intero immobile per 5 miliardi, intesa venuta meno per l'eccessivo dilungarsi dei tempi di lottizzazione;

se non si ritenga strano che l'AGIP che gestisce una catena di alberghi dovesse intervenire su tutta l'operazione che comprende anche la costruzione di tre palazzi residenziali (ora due) ed il restauro della villa. Mentre quel denaro, versato come cauzione, è entrato a far parte di una poco chiara gestione dei bilanci della IB, il 30 maggio 1988 l'immobile viene venduto alla «Bruno Pensieri Costruzioni Genova spa» che attualmente gestisce l'operazione. Il 3 gennaio appare su «Il Secolo XIX» un articolo dove viene confermato il rinnovato interesse dell'AGIP per il Motel AGIP.

L'interrogante chiede infine di sapere se i Ministri, ognuno per la propria competenza, non intendano avviare un'inchiesta per verificare, pur nel rispetto delle autonomie locali, la correttezza dei provvedimenti ed il rispetto delle norme di legge.

(4-02826)

LOPS. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e delle foreste e ai Ministri senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* – Premesso:

che la mancata caduta delle piogge ha portato ad una grave siccità che sta provocando enormi danni economici all'agricoltura e alle aziende agricole del paese in generale, e quindi anche della Puglia e della Basilicata;

che gli invasi del Sinni, del Pertusillo e le sorgenti del Sele e del Calore, riserve di acqua che servono anche per gli usi civili, si sono ridotte al minimo, creando preoccupazione alle aziende, che non possono irrigare, e pericolo di razionamento per gli usi civili;

che ciò si verifica in regioni dove la distribuzione dell'acqua avveniva ed avviene solo per alcune ore al giorno;

che il Gruppo comunista al Senato, in sede di discussione della legge finanziaria e di conversione in legge di alcuni decreti, ha chiesto provvedimenti ed interventi di carattere finanziario per far fronte alla drammatica situazione idrica, nonchè una risposta del Governo in Commissione agricoltura, al fine di rendere meno drammatica la situazione che preoccupa le popolazioni e di cui si sono fatti interpreti i rappresentanti istituzionali delle regioni stesse ed i dirigenti preposti alla gestione delle acque, situazione resa ancora più drammatica dalla mancanza di tempestivi interventi, anche di carattere finanziario, da parte del Governo e, non ultimo, dalla assoluta carenza di una politica di coordinamento degli interventi stessi;

che alcuni progetti idrici (già programmati nel terzo piano di attuazione dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno e finanziati con 280 miliardi) che dovrebbero consentire il collegamento dell'acquedotto del Locone alla rete dell'Ente autonomo acquedotto pugliese e quello del Sele alla condotta Ofanto, già approvati dal comitato tecnico istituito presso il Ministero dei lavori pubblici, stentano a tradursi in interventi concreti,

l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative il Governo intenda adottare per far fronte alla situazione di grave emergenza, ai danni arrecati dalla siccità all'agricoltura e per scongiurare il pericolo che le popolazioni restino prive di acqua, un bene prezioso e indispensabile per la vita e la salute dei cittadini.

(4-02827)

SIGNORELLI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per i beni culturali e ambientali, dell'ambiente, dei lavori pubblici, dei trasporti e del turismo e dello spettacolo.* – Premesso:

che la rupe in cui sorge il borgo medievale di Civita di Bagnoregio, in provincia di Viterbo, versa in condizioni di grave instabilità geologica a causa del dissesto naturale che provoca fenomeni di corrosione e movimenti franosi, tanto che è anche conosciuto con il nome di «il paese che muore» datogli dal concittadino Bonaventura Tecchi;

che proprio recentemente, in occasione di una ulteriore pericolosa frana, il Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile ha concesso, nella scorsa privamera, un primo stanziamento di 3 miliardi di lire per eseguire i più immediati ed urgenti lavori di consolidamento della rupe stessa,

l'interrogante chiede di conoscere:

se i fatti suesposti siano conciliabili con la richiesta avanzata per la realizzazione dei cosiddetto «progetto Civita», inteso a creare proprio nel caratteristico sito un centro di informatica per la comunicazione e l'arte, allegando uno studio di fattibilità per ottenere dal Fondo investimenti e occupazione (FIO) un primo finanziamento di 58.724 milioni di lire;

se risponda a verità che tale progetto, seppure suggestivo ed accattivante, è stato dichiarato inattuabile da parte dell'ufficio geologico della regione Lazio, nella considerazione che per tale realizzazione sarebbero tra l'altro previste opere di escavazione, nella malferma rupe, per l'installazione di ascensori, di scale mobili e di tappeti trasportatori;

se risponda sempre a verità che per l'attuazione del progetto si parla di un impegno finanziario di parte pubblica che supera abbondantemente i 120 miliardi di lire, che allo stato attuale dei fatti si porrebbe come uno spreco pericoloso per le sorti del fatiscente borgo;

se e quando saranno realizzate le opere di consolidamento e di recupero, da gran tempo e da più parti richieste, per la conservazione, nella sua incontaminata bellezza storico-monumentale, del borgo di Civita, che la insicurezza e la inclemenza stessa degli elementi naturali hanno paradossalmente protetto nel tempo dalle mire devastatrici dell'uomo;

se e quali misure il Ministro dell'ambiente intenda assumere per tranquillizzare le locali popolazioni, giustamente allarmate e preoccupate per la inquietante destinazione predisposta per la loro Civita nella carenza di ogni garanzia tecnica;

se non si ritenga invece obiettivamente più pratico, semplice ed opportuno destinare le risorse economiche del FIO ad una scelta più oculata del luogo su cui collocare il progetto, nonchè alla individuazione delle competenze dei vari Ministeri atte alla valorizzazione, alla salvaguardia e al recupero dell'immenso patrimonio artistico, monumentale, storico, archeologico e naturale costituito da Civita di Bagnoregio e dalla Tuscia, fonte ineguagliabile ed inesauribile di potenziali ricchezze culturali, economiche ed occupazionali, consentendo altresì al territorio di dotarsi delle adeguate

infrastrutture e servizi, tra i quali, in via primaria, una moderna rete di comunicazione a tutt'oggi molto carente, per migliorare e facilitare l'afflusso turistico.

(4-02828)

TRIPODI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che, al fine di adeguare l'aeroporto «Tito Minniti» di Reggio Calabria all'esigenza della massima efficienza e alle norme di sicurezza, sono stati appaltati i lavori per il prolungamento della pista di circa trecento metri, lavori in corso da oltre 7 anni;

che nonostante le ripetute sollecitazioni, pervenute da più parti, e soprattutto nonostante le pressioni da parte dei piloti degli aeromobili, l'opera non è stata ancora ultimata, ritardando così l'indispensabile adeguamento della pista di atterraggio e determinando persino la soppressione della programmata decisione dell'ATI di impiegare su tale rotta, a partire dal 1° aprile 1989, anche il nuovo aereo MD80;

che, malgrado le forti proteste delle organizzazioni sindacali e soprattutto dei viaggiatori, l'aeroporto di Reggio Calabria rimane aperto fino alle ore 23, determinando il dirottamento sull'aeroporto di Lamezia Terme degli aerei che sovente arrivano con molto ritardo,

l'interrogante chiede di conoscere:

a) quali misure si intenda predisporre per accelerare il completamento del prolungamento della pista e tutti gli altri lavori di potenziamento aeroportuali;

b) se non si intenda intervenire per eliminare l'obbrobriosa chiusura dell'aeroporto nell'orario sopradetto.

(4-02829)

BAUSI. – *Ai Ministri di grazia e giustizia e delle finanze.* – Premesso:

che con recente provvedimento (decreto 23 novembre 1988), il Ministro Guardasigilli ha disposto la soppressione della casa di reclusione sita nell'isola di Pianosa, in provincia di Livorno;

che l'isola medesima non presenta nessuna diversa possibilità di utilizzazione essendo ormai destinata da oltre un secolo a sede di colonia penale e di luogo di reclusione;

che l'ipotesi di sistemare quanto sarà inutilizzato per iniziative a carattere speculativo, siano queste residenziali o turistiche, determinerebbe una notevole alterazione di una realtà che ecologicamente è rimasta ben difesa fino a questo momento;

che, considerata la necessità di intervenire nel delicato settore della cura delle tossicodipendenze attraverso iniziative che consentano la disponibilità di aree e zone dove sia possibile esercitare attività manuali, particolarmente di carattere agricolo, l'isola di Pianosa ben si presterebbe particolarmente per tali scopi,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga di destinare l'isola di Pianosa all'atto della sua dismissione da parte del Ministero di grazia e giustizia a luogo per la cura di tossicodipendenti residenti in Toscana, assegnando l'isola medesima, con le modalità da stabilire con i competenti organi pubblici, ad istituti come, ad esempio, l'istituto «Madonnina del Grappa», che abbiano la loro sede anche in Firenze, che ben potrebbero

assumere l'onere di provvedere alla cura e alla rieducazione di centinaia di tossicodipendenti.

(4-02830)

POLLICE. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso:

1) che il pastore Gregorio Ciancagnoni, abitante in via Rocca Torena 64 a Roma ha avanzato domanda per avere in concessione un piccolo appezzamento di terreno nell'ippodromo militare di Tor di Quinto per far pascolare un centinaio di pecore, essendo venuto meno il terreno che aveva in concessione fino ad allora;

2) che tale possibilità gli è stata negata dal comandante del centro ippico in base alla teoria secondo cui «pecore e cavalli non possono essere convicini»;

3) che il Ministro della difesa *pro tempore*, onorevole Spadolini, interessò della questione il Genio lavori militari di via Todi in Roma,

l'interrogante chiede di sapere per quali reali motivi non si vuole concedere un piccolo tratto dell'ippodromo di Tor di Quinto, che ha un'estensione enormemente sovrabbondante rispetto ai bisogni, dato anche che i cavalli ormai non servono più per le cariche di cavalleria ma soltanto per le parate e considerato che in un mondo in cui ci si preoccupa della possibilità di convivenza tra Stati armati di bombe atomiche sembra possibile realizzare anche la convivenza tra pecore e cavalli in ambito militare.

(4-02831)

BOSSI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che la legge 31 ottobre 1973, n. 637, prevede che i proventi della casa da gioco di Campione d'Italia, al netto dei prelievi fiscali, canone o spese di gestione e delle somme spettanti al comune, vengano destinati, mediante assegnazione di fondi in apposito capitolo del Ministero dell'interno, a favore «di comuni e province per la realizzazione di opere pubbliche, ovvero per la destinazione ad altri enti pubblici operanti nell'ambito del territorio comunale e provinciale per il conseguimento dei fini istituzionali»;

considerato:

che una quota di tali fondi è destinata all'amministrazione provinciale di Como e ai comuni di quella provincia, ovvero ad altri enti pubblici operanti nella circoscrizione provinciale, per gli stessi fini;

che alle assegnazioni e alla ripartizione dei fondi si provvede di anno in anno con decreto del Ministero dell'interno,

l'interrogante chiede di conoscere:

l'entità dei fondi assegnati al capitolo n. 7231 del bilancio dello Stato negli anni 1983, 1984, 1985, 1986 e 1987;

l'entità delle somme stanziate e quali comuni e province, o altri enti previsti dal secondo comma dell'articolo unico della legge 31 ottobre 1973, n. 637, ne abbiano beneficiato negli stessi anni;

l'entità della quota spettante all'amministrazione provinciale di Como e ai comuni di quella provincia e quali opere siano state finanziate negli stessi anni;

quali siano i criteri adottati dal Ministero dell'interno nella determinazione della quota di fondi genericamente destinata dalla legge all'amministrazione provinciale di Como e ai comuni di quella provincia.

(4-02832)

BOSSI. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Per sapere se intenda sollecitare la pratica relativa alla domanda di pensione d'invalidità civile n. 40046320, della signora Guidetti Bruna in Rigamonti, nata a Milano il 17 aprile 1914 e residente in Milano, via Andrea Merzario 5, presentata alla sede dell'INPS di Milano in data 31 marzo 1988 a seguito di accertamento di invalidità civile effettuato dall'USL n. 75 di Milano – commissione quarta, in data 15 dicembre 1987.

(4-02833)

SIGNORI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Per sapere se intenda intervenire, nell'ambito dei suoi poteri di vigilanza, nei confronti dell'ente Ferrovie dello Stato per evitare che in sede di definizione del nuovo orario estivo, già predisposto in bozza, vengano prese decisioni da cui deriverebbero gravissimi danni economico-sociali sia alle popolazioni della provincia di Grosseto e del suo territorio, sia alle stesse ferrovie dello Stato. Stabilito infatti che, a seguito della introduzione degli elettrotreni «450» sull'itinerario Roma-Milano-Torino e viceversa, numerosi viaggiatori interessati al percorso che collega il Piemonte al Lazio alleggeriscono la utilizzazione dei treni a lungo percorso sulla dorsale tirrenica, non si comprende la riduzione in termini di fermate e di frequenze dei convogli nella stazione di Grosseto,

l'interrogante chiede inoltre di sapere:

se non s'intenda emanare una direttiva all'ente Ferrovie dello Stato affinchè per tutti i treni rapidi ed *Intercity* a lungo percorso sia prevista la fermata a Grosseto: ciò in considerazione dell'alta vocazione turistica e commerciale del territorio di Grosseto, già penalizzato dalla mancanza di un'autostrada e dalle carenze della via Aurelia tuttora in fase di ristrutturazione;

se, in tale contesto, non si ritenga opportuno promuovere:

1) l'istituzione, nella fascia oraria serale, di almeno due treni per Roma, due per Torino, e viceversa;

2) il mantenimento dell'orario del treno n. 2129 per i viaggiatori diretti ad Orbetello, Montalto, Tarquinia, Civitavecchia, eccetera, altrimenti costretti ad attese di ore per giungere a destinazione, nonchè il diretto n. 3110 da Roma a La Spezia con la cadenza attuale;

3) un migliore collegamento tra Grosseto e i centri di Gavorrano, Scarlino, Follonica, Campiglia, eccetera, attraverso opportune fermate e coincidenze tra treni locali e treni a lungo percorso.

(4-02834)

POZZO. – *Al Ministro degli affari esteri.* – Per conoscere:

i motivi della decisione dell'ambasciatore a Mosca, Sergio Romano, di dimettersi dalla carica diplomatica in segno di protesta contro l'arroganza del potere politico;

quali informazioni il Ministro in indirizzo intenda dare circa le inquietanti notizie relative alla posizione personale del diplomatico Ferdinando Salleo, indicato quale successore dell'ex ambasciatore a Mosca.

(4-02835)

FERRARA Pietro. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso:

che già con precedente interrogazione 4-02146 del 28 settembre 1988 l'interrogante ha invitato il Governo a rispondere sulla grave situazione che si

è venuta a creare in provincia di Siracusa, dove continuano a verificarsi atti di delinquenza legati allo spaccio di stupefacenti;

che risale a questi giorni l'ultimo caso di omicidio di un giovane tossicodipendente,

l'interrogante chiede di sapere:

quali iniziative il Governo intenda adottare per evitare che nuovi gravi episodi abbiano a verificarsi;

se, infine, non si ritenga opportuno intensificare la lotta alla criminalità della zona, anche attraverso l'aumento dell'organico delle forze dell'ordine, che soprattutto a Pachino risulta assai inferiore alle esigenze della zona.

(4-02836)

ARGAN, CHIARANTE, ALBERICI, VOLPONI, CALLARI GALLI, NOCCHI, TEDESCO TATÒ, BOFFA. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per i beni culturali e ambientali e del tesoro.* - Gli interroganti, allarmati per l'inattesa e gravissima notizia dell'imminente asta giudiziaria del 15 febbraio 1989 del Casino Ludovisi, detto «dell'Aurora», dal grande e bellissimo affresco del Guercino, chiedono di sapere:

se non si ritenga di esercitare l'immediato diritto di prelazione da parte dello Stato, manifestando serie preoccupazioni per la sorte di quella e di altre opere d'arte (di Caravaggio, di Agostino Tassi) contenute nel famoso Casino, nonchè per la sua integrità architettonica e quella dell'ambiente;

se, in qualsiasi caso, non si ritenga di garantire l'assoluta integrità dell'edificio e del suo apparto decorativo, ricordando che il Casino è da tempo visitabile a richiesta e deve assolutamente rimanere di pubblico godimento, trattandosi di uno dei grandi capolavori d'arte italiana dei primi decenni del Seicento.

(4-02837)

RANALLI. - *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* - Premesso:

che l'impresa incaricata di seguire i lavori di restauro della Infermeria Presidiaria di Civitavecchia ha espiantato gli alberi e devastato il giardino situato dopo il grande portale d'ingresso, distruggendo un insieme arboreo e ornamentale, connesso inscindibilmente al corpo della Infermeria;

che l'impresa ha demolito anche un tratto delle mura del Sangallo;

che questi fatti stanno localmente suscitando proteste e indignazione, chiamando in causa la responsabilità della sovrintendenza ai beni culturali e ambientali del Lazio,

l'interrogante chiede di sapere se, verificata la situazione, il Ministro in indirizzo non ritenga di fornire una spiegazione esauriente dell'accaduto, chiarendo soprattutto con quali metodologie l'impresa doveva procedere ai lavori e perchè la sovrintendenza non abbia vigilato, com'era suo dovere, sulla esecuzione dei lavori.

(4-02838)

POLLICE. - *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* - Per conoscere per quali ragioni da alcuni mesi ai giocatori della squadra di calcio «A. Leonzio» di Lentini (C 2, Girone D), in provincia di Siracusa, non vengano corrisposte le retribuzioni. Questa circostanza ha causato un profondo

disagio, anche psicologico, fra i giovani sportivi lentinesi e mette in luce gestioni societarie approssimative e deficitarie, molto spesso strumento di iniziative e cordate politiche che nulla hanno a che fare con lo sport.

(4-02839)

ORLANDO. - *Al Ministro della sanità.* - Per conoscere quali provvedimenti intenda assumere per assicurare un più efficace funzionamento del centro di igiene mentale istituito ai sensi della legge n. 180 del 1978 e risultato inadeguato a svolgere soprattutto i compiti di assistenza domiciliare e di consiglio alle famiglie dei malati cronici. In particolare si segnala il caso della assistita Proietti Patrizia, affetta da schizofrenia, invalida al 100 per cento, in cura presso il centro di igiene mentale n. 6 e spesso soggetta a crisi acutissime, che risulta così scarsamente assistita da compromettere le stesse condizioni di salute dei familiari inabilitati a sostituirsi alle funzioni proprie di una struttura pubblica.

(4-02840)

MARIOTTI. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che il Ministro dei lavori pubblici il 2 febbraio 1989 ha tenuto presso il Ministero una riunione alla quale ha invitato rappresentanti degli enti locali, del porto, dell'ente Ferrovie dello Stato, della società Salt e del comitato di quartiere, assieme alla stampa locale, per procedere alla scelta della soluzione viaria di raccordo tra il porto e l'autostrada a La Spezia;

che non è stato possibile ai parlamentari spezzini contribuire all'esame dei progetti predisposti nè avanzare in quella sede richieste di chiarimento ed approfondimento, in quanto essi, inspiegabilmente, non sono stati invitati all'incontro,

l'interrogante chiede di sapere in che modo e con quali mezzi il Ministro in indirizzo intenda:

1) assicurare il mantenimento del finanziamento già esistente per il raccordo autostrada-porto (primo e secondo lotto);

2) reperire eventuali ulteriori finanziamenti, prima dell'inizio dei lavori, per realizzare il raccordo in questione secondo la nuova soluzione progettuale;

3) reperire ed assicurare, prima dell'inizio dei lavori, gli ulteriori finanziamenti necessari per costruire le strutture a terra e le attrezzature a mare per le attività sportive, diportistiche e dei mitilicoltori, nonchè quelle a terra dei circoli, degli artigiani e dei commercianti oggi presenti nell'area, insieme alle strutture industriali e cantieristiche;

4) procedere alla realizzazione della strada per Lerici (terzo lotto), già progettata e finanziata, la quale costituirebbe un notevole miglioramento della vivibilità non solo del quartiere di Canaletto ma anche di quelli di Concia, Fossamastra, San Bartolomeo, Ruffino e Muggiano.

Al proposito si fa presente la necessità di iniziare subito la costruzione senza attendere la definizione esecutiva dei progetti d'area proposti per il Canaletto.

L'interrogante chiede, inoltre, di sapere se non si ritenga opportuno:

a) scegliere per l'esecuzione della strada per il porto e della strada per Lerici modalità d'appalto o di concessione tali da consentire, attraverso i noti procedimenti di osmosi previsti per l'aggiornamento del piano decennale, il

finanziamento del primo lotto della nuova strada statale n. 1 Aurelia da San Benedetto Seresa - strada statale per Portovenere e Cinque Terre;

b) ricercare modalità di finanziamento ed esecutive atte a realizzare le opere viarie di collegamento tra lo svincolo di Stagnoni, la strada statale n. 1 Aurelia e la via Federici, in modo da completare definitivamente la penetrazione del raccordo autostradale nel tessuto viario urbano di La Spezia, così come richiesto dallo stesso comune.

(4-02841)

CALVI. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che la stretta vicinanza della provincia di Latina, in quanto confinante, con territori ad alta pericolosità criminale, quali la provincia di Caserta, sta determinando una situazione di fatto minante la tranquillità dei paesi limitrofi, in particolar modo del comune di Minturno;

che gli ultimi attentati dinamitardi sembrano confermare ed avvalorare questa tesi ed il crescente timore di infiltrazioni del fenomeno criminale e camorristico in territorio laziale sta creando panico e preoccupazione nelle popolazioni del Sud pontino;

che, ultimo e più eclatante caso, il barbaro assassinio di una giovane di Scauri, Gisella Treglia, sembra affermare in maniera definitiva la necessità di provvedere ad una riorganizzazione del sistema dell'ordine pubblico, in special modo nel comune di Minturno, di cui Scauri è frazione,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di istituire un commissariato di pubblica sicurezza nel comune di Minturno, affinchè si ponga un freno alla dilagante criminalità organizzata che da zone di storico insediamento sembra voglia allungare le proprie attività criminose in nuovi e vicini territori.

(4-02842)

NEBBIA. - *Al Ministro dei lavori pubblici.* - Premesso:

che, a Bari, lo svincolo fra la strada statale n. 16 Adriatica e la strada statale n. 271, progettato dall'ANAS, comporta la distruzione di parte del parco di piante secolari di Villa Lucae;

che il decreto del Ministro per i beni culturali e ambientali datato 28 luglio 1987 ha dichiarato tale parco «di interesse particolarmente importante» ai sensi della legge n. 1089 del 1939 e lo ha sottoposto alle relative disposizioni di tutela;

che l'impresa Persia ha ottenuto, per conto dell'ANAS, un decreto del prefetto di Bari, datato 2 gennaio 1989, n. 1611, per entrare in possesso della zona il prossimo 16 febbraio 1989,

l'interrogante chiede di sapere quali azioni si intenda svolgere per impedire all'ANAS lo scempio di un bosco secolare, per imporre all'ANAS un differente tracciato e per sospendere intanto l'intervento di esproprio.

(4-02843)

POLLICE. - *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Premesso:

che il 31 luglio 1984 l'Enel bandì una gara d'appalto, la n. DAA/860;

che l'oggetto della gara era il trasporto di combustibili dalla centrale nucleare del Garigliano fino a Saluggia, per complessivi 46 viaggi;

che, a tale fine, l'Enel invitò tre ditte, e precisamente la Borghi, la Fumagalli e la Fagioli;

che, di queste tre società, la Fumagalli e la Fagioli, per quanto ditte importanti, non erano autorizzate al trasporto nucleare;

che questo fatto era noto e risulta chiaramente dall'elenco dei vettori autorizzati e avrebbe dovuto esser ancor più noto all'Enel, società che opera nel nucleare, essa stessa vettore autorizzato al trasporto;

che la gara si svolse nel seguente modo:

1) ogni società consegnò una busta con altre due buste, una con i requisiti e l'altra con l'offerta;

2) l'Enel iniziò con l'aprire le buste della ditta Fagioli e della ditta Fumagalli e col leggere le buste dei requisiti, dalle quali risultava, come era scontato, che le due ditte non avevano le autorizzazioni;

3) l'Enel dichiarava, a quel punto, che la ditta Borghi si era aggiudicata la gara;

che, così operando, l'Enel ha praticamente trasformato una gara d'appalto in una trattativa privata, per di più con una sola ditta, giacchè, se l'Enel era a conoscenza (cosa del tutto probabile) che la Fagioli e la Fumagalli erano prive di autorizzazioni, la gara era del tutto fittizia; se, invece, l'Enel era all'oscuro di ciò, doveva sospendere la gara e rifarla, invitando altre ditte regolarmente autorizzate;

che la cosa è ancor più grave se si pensa che la ditta Borghi ha effettuato i 46 trasporti al prezzo di 85 milioni per viaggio, e quindi per una cifra complessiva di 4 miliardi,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non valuti gli elementi forniti sufficienti per aprire una severa inchiesta.

(4-02844)

POLLICE. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che, malgrado nell'incontro dell'11 gennaio 1989, promosso dal prefetto di Milano a fronte delle manifestazioni di protesta degli abitanti di Castellazzo di Bollate, fossero emersi chiaramente l'indicazione e l'impegno di «iniziare subito la progettazione della futura e definitiva stazione di Castellazzo, per poterne quantificare i costi e richiedere i relativi finanziamenti» e quindi in base a ciò anche le autorità rappresentative dei cittadini giudicassero necessario mantenere stazione e servizio ferroviario a Castellazzo;

che, contro la volontà dei cittadini, le Ferrovie Nord Milano hanno soppresso il servizio ferroviario a Castellazzo e come soluzione «alternativa e provvisoria» le stesse hanno predisposto un servizio «navetta» con pulmino di 5 corse giornaliere a fronte delle 20 del servizio ferroviario soppresso;

che l'attuale, ma comunque qualsivoglia servizio «navetta» (seppur temporaneo e provvisorio), è inaccettabile, poichè rappresenta un trasporto pubblico assolutamente inadeguato e ben lontano dal risolvere le «esigenze sociali e collettive» di Castellazzo, che è frazione della città di Bollate e compresa nel territorio del Parco delle Groane;

che questa rappresenta una soluzione assolutamente inadeguata, considerando che la stazione esiste ed il servizio ferroviario era attivo fino a pochi giorni fa;

che nell'incontro del 17 gennaio 1989 (promosso dall'assessore ai trasporti e alla mobilità della regione Lombardia) i cittadini di Castellazzo hanno ampiamente denunciato tutto questo, proponendo la riattivazione del servizio ferroviario soppresso quale soluzione «temporanea e provvisoria» meno onerosa di qualunque altra, in attesa della tanto promessa futura e definitiva stazione di Castellazzo;

che successivamente, in data 19 gennaio 1989, è stato indetto dall'assessore ai trasporti e alla mobilità della regione Lombardia un incontro – definito tecnico – per risolvere il problema;

che i cittadini di Castellazzo (pur presentandosi presso l'assessorato) non hanno partecipato a tale incontro per ribadire risolutamente a tutte le autorità presenti (come d'altro canto avevano già fatto con un telegramma loro inviato a tal proposito) che il problema non poteva e non può essere affrontato in chiave «tecnica», bensì è risolvibile esclusivamente in un contesto politico-normativo, riattivando il servizio ferroviario soppresso,

si chiede di sapere:

se le Ferrovie Nord Milano facciano davvero quanto devono per attuare quelle soluzioni operative che risulterebbero quelle idonee secondo i cittadini di Castellazzo;

se si intenda riattivare o far riattivare il servizio ferroviario a Castellazzo (che costituisce un trasporto pubblico efficiente, funzionale e, per giunta, «ecologico») e se il Ministro in indirizzo intenda esprimersi con atti deliberativi chiari sulla volontà di mantenere in essere la stazione (beninteso come servizio ferroviario) e, con questo, si impegni a salvaguardare la sopravvivenza e lo sviluppo di Castellazzo anche per i seguenti motivi:

1) con questa scelta di soppressione della fermata della stazione ferroviaria di Castellazzo si isola un quartiere, in quanto la via ferroviaria è l'unico strumento di collegamento tra Castellazzo e Bollate, Milano e Saronno;

2) va rilevato che nel quartiere non esistono strutture sanitarie (farmacie, medici), luoghi di ritrovi giovanili (a parte una birreria), negozi di alimentari ed altri servizi elementari;

3) questa decisione da parte delle Ferrovie Nord Milano viene argomentata con la presenza di pendolarismo a livelli irrilevanti;

4) tutto questo viene effettuato in funzione di una logica di profitto che non può esser fatta valere oltre che per le ragioni storiche soprattutto in funzione di una struttura, quale le Ferrovie Nord Milano che, nel consiglio di amministrazione, vede rappresentata in maggioranza la regione Lombardia;

5) la proposta alternativa, formulata dalla regione Lombardia, di un pulmino di raccordo con la vicina stazione di Bollate è stata respinta dai cittadini in quanto gli orari previsti non permettono di raggiungere in maniera puntuale luoghi di lavoro e di studio;

6) Castellazzo sorge al centro del Parco delle Groane, più volte «saccheggiato» dagli automobilisti in periodo festivo e quindi la soluzione proposta di sopprimere tale fermata non consentirà più di arrivare in questo parco senza usare mezzi privati.

(4-02845)

TRIPODI. – *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* – Premesso che, nonostante siano trascorsi ormai molti mesi dal momento in cui la 9ª Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare) del Senato della Repubblica ha espresso parere favorevole alla proposta del Governo relativa alla designazione del nuovo presidente della Stazione sperimentale delle essenze e dei derivati degli agrumi di Reggio Calabria, ancora non si è provveduto all'insediamento del Presidente stesso, si chiede di conoscere le ragioni che hanno impedito l'insediamento del nuovo presidente e quali misure si intenda adottare per consentire la rapida copertura di un vuoto da lungo tempo esistente.

(4-02846)

TRIPODI. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che la strada statale n. 536, da Taurianova (Reggio Calabria) ad Acquaro (Catanzaro), tranne qualche tratto, si trova in una condizione di assoluta precarietà in quanto, nonostante gli interventi di manutenzione, l'arteria è rimasta ancora prevalentemente allo stato del trasferimento dalla provincia all'ANAS;

che la citata strada statale n. 536 ha urgente necessità di adeguamento alle enormi esigenze di traffico automobilistico e richiede interventi organici diretti a rendere moderna una struttura viaria di notevole importanza, che consente il collegamento con i centri interni delle due province e, principalmente, con i comuni di Laureana, Candidoni, Serrata e San Pietro di Carida,

l'interrogante chiede di sapere quali interventi siano stati predisposti per l'ammodernamento e l'adeguamento alle esigenze attuali dell'intera strada statale in parola.

(4-02847)

TRIPODI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che un diffuso e giustificato malcontento si registra nella popolazione degli oltre 30 comuni della Piana di Gioia Tauro (Reggio Calabria) a causa della soppressione da parte dell'ente Ferrovie dello Stato delle fermate allo scalo di Gioia Tauro di alcuni treni diretti o provenienti dalle regioni settentrionali del paese;

che la soppressione delle suddette fermate ha provocato enormi disagi ai lavoratori emigrati e alle loro famiglie, che nella Piana raggiungono la cifra di molte decine di migliaia, i quali si vedono costretti a recarsi a Villa San Giovanni o a Lamezia Terme per poter fare uso del treno per i collegamenti tra il centro di origine e i luoghi di immigrazione;

considerato che analoga interrogazione del sottoscritto non ha avuto risposta,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda adottare tutte le misure necessarie affinchè l'ente Ferrovie dello Stato provveda a ripristinare le citate fermate di tutti i treni diretti al Nord e viceversa.

(4-02848)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

9ª Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare):

3-00681, dei senatori Mesoraca ed altri, sugli opportuni interventi a favore della bieticoltura meridionale e sulla costituzione della prevista Società saccarifera meridionale;

11ª Commissione permanente (Lavoro, previdenza sociale):

3-00684, del senatore Longo, sull'applicazione dell'articolo 7 della legge 29 dicembre 1988, n. 544, recante «Elevazione dei livelli dei trattamenti sociali e miglioramenti delle pensioni».