SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

255ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 4 MAGGIO 1989

(Pomeridiana)

Presidenza del presidente SPADOLINI,
indi del vice presidente TAVIANI
e del vice presidente SCEVAROLLI

INDICE

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

SENATO, UFFICIO DI PRESIDENZA

Votazione per l'elezione di un senatore Segretario 3, 56, 60

DISEGNI DI LEGGE

Discussione e approvazione:

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime» **(1710)** *(Approvato dalla Camera dei deputati):*

PRESIDENTE 4
MATTARELLA, *ministro senza portafoglio per i rapporti con il Parlamento* 4

ORGANIZZAZIONE DELLA DISCUSSIONE SULLA QUESTIONE DI FIDUCIA

PRESIDENTE ..... *Pag.* 5

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE 6

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 1710:

PRESIDENTE 59
* SANESI *(MSI-DN)* 6
* LIBERTINI *(PCI)* 9, 10
MATTARELLA, *ministro senza portafoglio per i rapporti con il Parlamento* 10
POLLICE *(Misto-DP)* 14
RIVA *(Sin. Ind.)* 17, 53

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1400)

CORLEONE *(Fed. Eur. Ecol.)* ..... *Pag.* 19
MARNIGA *(PSI)* 23
REZZONICO *(DC)* 25
* PRANDINI, *ministro della marina mercantile* .. 28
GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 32
PAGANI *(PSDI)* 47
* RASTRELLI *(MSI-DN)* 50
FASSINO *(Misto-PLI)* 53
DIPAOLA *(PRI)* 53
ALIVERTI *(DC)* 54
CASOLI *(PSI)* 58

Votazione per appello nominale 60

SENATO

Costituzione in giudizio innanzi alla Corte costituzionale nel ricorso per conflitto di attribuzioni sollevato dalla Corte dei conti .. 59

DISEGNI DI LEGGE

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1723:

PRESIDENTE 62

Discussione e approvazione:

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 120, recante misure di sostegno e di reindustrializzazione in attuazione del piano di risanamento della siderurgia» **(1723)** *(Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale):*

CITARISTI *(DC), relatore* 63
FRACANZANI, *ministro delle partecipazioni statali* 67
CONSOLI *(PCI)* 82

Votazione finale:

«Provvedimenti per la ricostruzione della Valtellina e della Val Brembana» **(830)**, d'iniziativa del senatore Tornati e di altri senatori;

«Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle zone adiacenti colpite dalle eccezionali calamità dell'estate 1987» **(1205)**, d'iniziativa del senatore Golfari e di altri senatori;

«Provvedimenti per la ricostruzione e lo sviluppo della Valtellina e delle adiacenti aree site nelle province di Como, Bergamo e Brescia colpite dalle avversità atmosferiche dei mesi di luglio ed agosto 1987» **(1252)**, d'iniziativa del senatore Forte e di altri senatori;

«Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle zone adiacenti colpite dalle eccezionali calamità dell'estate 1987» **(1316)**, d'iniziativa del senatore Bissi e di altri senatori

Approvazione in un testo unificato con il seguente titolo: «Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle adiacenti zone delle province di Bergamo, Brescia e Como, colpite dalle eccezionali avversità atmosferiche dei mesi di luglio ed agosto 1987»

Stralcio del comma 6 dell'articolo 6 del disegno di legge n. 1205:

FABRIS, *(DC), relatore* ..... *Pag.* 84
PICANO, *sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica* 84
COLOMBO *(DC)* 94
* TORNATI *(PCI)* 97
MARNIGA *(PSI)* 100
CORLEONE *(Fed. Eur. Ecol.)* 102
BISSI *(PSDI)* 102

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MARTEDÌ 23 MAGGIO 1989 105

ALLEGATO

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati 107
Annunzio di presentazione 107
Assegnazione 108
Nuova assegnazione 108
Presentazione di relazioni e del testo degli articoli 109

BILANCIO INTERNO DEL SENATO

Presentazione di relazione 109

DOMANDE DI AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Presentazione di relazioni 109

GOVERNO

Trasmissione di documenti 109

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di documentazione 110

PETIZIONI

Annunzio 110

MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Apposizione di nuove firme ad interrogazioni 110
Annunzio 110, 112, 113

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

Presidenza del presidente SPADOLINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16,30*).
Si dia lettura del processo verbale.

VENTURI, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.*

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

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Bernardi, Bisso, Bo, Boato, Cappelli, Carli, Cattanei, Coletta, Cossutta, De Giuseppe, De Rosa, Ferrara Pietro, Gallo, Giacometti, Giagu Demartini, Greco, Leone, Meoli, Nebbia, Pasquino, Pulli, Spadaccia, Taramelli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Fioret, Mezzapesa, Rubner, Triglia, a Strasburgo, per attività dell'Assemblea del Consiglio d'Europa; Calvi, Chiaromonte, Vetere, Vitalone, a Napoli, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia e sulle altre associazioni criminali similari; Gerosa, in Polonia, per attività dell'Assemblea dell'Atlantico del Nord.

Comunicazioni della Presidenza

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

Votazione per l'elezione di un senatore segretario

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione per l'elezione di un senatore segretario.

Tale elezione è prevista dall'articolo 5, comma 4, del Regolamento, in esito alla deliberazione del Consiglio di Presidenza di accoglimento della relativa richiesta formulata, ai sensi del comma 3 dello stesso articolo, dal Presidente del Gruppo misto.

Avverto che la votazione sarà effettuata a scrutinio segreto mediante schede. Ciascun senatore potrà scrivere sulla propria scheda un solo nominativo e dovrà trattarsi di un senatore appartenente al Gruppo richiedente, cioè al Gruppo misto. Risulterà eletto il senatore, appartenente al Gruppo misto, che avrà ottenuto il maggior numero di voti.

Avverto inoltre che, quando i senatori presenti in Aula in questo momento avranno votato, le urne resteranno aperte per dar modo agli altri

colleghi di partecipare alla votazione, mentre l'Assemblea potrà passare all'esame del successivo punto all'ordine del giorno.

Dichiaro aperta la votazione a scrutinio segreto per l'elezione di un senatore segretario.

(*Segue la votazione*).

(*Le urne restano aperte*).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime» (1710) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime», già approvato dalla Camera dei deputati.

Onorevoli colleghi, la Commissione di merito non è pervenuta, nei termini stabiliti dal calendario dei lavori, al conferimento del mandato a riferire.

Ha chiesto di parlare il rappresentante del Governo per una comunicazione relativa a tale disegno di legge. Ne ha facoltà.

MATTARELLA, *ministro senza portafoglio per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, il decreto-legge n. 77, in tema di trasporti e di concessioni marittime, è un provvedimento collegato alla legge finanziaria del 1989 trasformato, come i senatori ricorderanno, successivamente in decreto-legge per conferirgli vigore dal 1° gennaio.

Si tratta quindi di un provvedimento la cui approvazione è urgente e a cui il Governo annette particolare valore.

Il Senato sta lavorando intensamente sui provvedimenti del Governo, anche su quelli che riguardano la successiva manovra realizzata nel mese scorso. Tuttavia, per i provvedimenti collegati alla legge finanziaria si profila particolarmente urgente e rilevante l'approvazione degli stessi.

Per queste considerazioni, per incarico del Presidente del Consiglio, che è stato autorizzato questa mattina dal Consiglio dei ministri, pongo sull'approvazione dell'articolo 1 del disegno di legge la questione di fiducia. (*Applausi dal centro. Commenti dall'estrema sinistra*).

VECCHI. Adesso c'è anche l'inflazione sui voti di fiducia.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, come loro hanno sentito il Governo ha dichiarato di porre la fiducia sull'approvazione dell'articolo 1 del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 77.

Convoco quindi immediatamente la Conferenza dei Gruppi parlamentari in vista delle determinazioni da prendere sull'organizzazione del dibattito.

La seduta prosegue per consentire l'ulteriore corso dell'operazione di voto relativa alla nomina di un senatore segretario.

(*Nel corso delle operazioni di voto assume la Presidenza il vice presidente Taviani*).

Presidenza del presidente SPADOLINI

Organizzazione della discussione sulla questione di fiducia

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, proseguiamo la seduta che d'altra parte non è stata mai sospesa perchè il Senato ha continuato i propri lavori come sede elettorale.

Per quanto riguarda gli effetti procedurali della posizione della questione di fiducia da parte del Governo, ricordo che – secondo la prassi costante della nostra Assemblea, confermata dall'unanime parere espresso dalla Giunta per il Regolamento il 19 marzo 1984 – da essa deriva il dovere costituzionale del Senato di pronunciarsi prioritariamente sull'oggetto su cui la fiducia è stata posta, con la consequenziale esclusione di ogni altra votazione. In relazione al disegno di legge all'esame dell'Assemblea non avrà, quindi, luogo la discussione generale in quanto tale, bensì soltanto una discussione sulla fiducia che avrà per puntuale oggetto il provvedimento all'ordine del giorno.

Conseguentemente sono inammissibili questioni pregiudiziali, sospensive, ordini del giorno, emendamenti, stralci, divisioni ed aggiunte al disegno di legge. Se già presentate, tali proposte non possono avere corso.

Ricordo altresì che – secondo la prassi del Senato ed in conformità al ricordato parere della Giunta per il Regolamento – alla discussione sulla questione di fiducia si applicano le norme relative alla disciplina della discussione, nonchè quelle che regolano l'organizzazione dei lavori.

Resta inteso che, in conformità della prassi, l'organizzazione della discussione sulla fiducia sarà comprensiva di qualsiasi intervento, ivi comprese le dichiarazioni di voto e le questioni procedurali (richiami al Regolamento, richiami per l'ordine dei lavori, eccetera).

La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, convenendo con i criteri che ho testè evocato, ha deliberato, ai sensi dell'articolo 55, comma 5, del Regolamento, l'organizzazione della discussione sulla questione di fiducia.

I tempi della discussione sono stati così ripartiti:

Gruppo della Democrazia cristiana	20 minuti
Gruppo del Partito Comunista italiano	45 minuti
Gruppo della Sinistra indipendente	15 minuti
Gruppo del Partito socialista italiano	10 minuti
Gruppo del Movimento sociale italiano – Destra nazionale	25 minuti
Gruppo federalista europeo ecologista	30 minuti
Gruppo misto – Democrazia proletaria	30 minuti

Alcuni Gruppi, come il Gruppo repubblicano ed il Gruppo socialdemocratico, si sono limitati a chiedere di intervenire in sede di dichiarazioni di voto, per le quali vanno aggiunti i tempi ad esse riservati.

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, in relazione poi all'andamento dei nostri lavori – secondo quanto già ieri deciso dai Capigruppo – l'esame del rendiconto e del bilancio interno del Senato è rinviato alla seduta pomeridiana di mercoledì 24 maggio.

È altresì rinviato il seguito della trattazione del disegno di legge sui profili professionali del Ministero dell'interno.

Per quanto riguarda il decreto-legge sulla siderurgia ed il provvedimento sulla Valtellina – dalla sede redigente, per la sola votazione finale – il loro esame, a giudizio dei Capigruppo, potrà aver luogo subito dopo la conclusione della votazione del decreto-legge sui trasporti su cui il Governo ha posto la fiducia.

Quindi la Presidenza ritiene che entro le ore 21 presumibilmente la discussione di tale decreto potrà essere conclusa, e che l'Assemblea possa affrontare subito dopo senza interruzione gli altri provvedimenti sulla siderurgia e sulla Valtellina.

Ripresa della discussione

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

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

* SANESI. Signor Presidente, signori del Governo, colleghi senatori, io ritengo in questo mio noviziato di aver già visto tutto, ma sono anche soddisfatto di essere personalmente uno degli uomini che ha preso per i capelli il Governo e lo ha portato qui a chiedere la fiducia, perchè l'iniziativa presa ieri in Commissione voleva arrivare ed è arrivata a questa conclusione.

Ritengo, e con me il Gruppo del Movimento sociale tutto, che i mali più gravi per quando si doveva andare a legiferare discendevano e discendono dalla nascita delle regioni, pervicacemente volute in ossequio, si afferma, all'articolo 117 della Costituzione. Ci sono tanti articoli ancora disattesi e forse andrebbe fatta una disamina di quelli che avevano una più pressante e più urgente ragione di essere attuati. Perchè io affermo questo, che sembra essere fuori dalla logica dell'intervento sulla dichiarazione di sfiducia nei confronti del Governo? Perchè ho qui, davanti ai miei occhi, il parere unanime della Commissione bicamerale per le questioni regionali. Ho il dovere di leggerlo, poichè ritengo che la non conoscenza di questo parere potrebbe indurre ad una votazione per schieramenti e non per convinzione.

Il parere della Commissione parlamentare per le questioni regionali recita testualmente: «Al Presidente dell'8ª Commissione del Senato della Repubblica. Le comunico che la Commissione da me presieduta ha adottato in data odierna la seguente deliberazione: la Commissione parlamentare per le questioni regionali, considerato che il decreto 4 marzo 1989, n. 77, riproduce sostanzialmente i contenuti del disegno di legge n. 1452, recante norme in materia di trasporti e di concessioni marittime, successivamente trasformato dal decreto-legge n. 547 del 1988; considerato che su tali contenuti normativi la Commissione ha acquisito, nell'incontro del 20 dicembre 1988, numerosi rilievi critici dei rappresentanti delle regioni; considerato che le osservazioni e la condizione opposte dalla Commissione al

parere espresso sul disegno di legge n. 1452 hanno trovato riscontro solo parziale nelle successive stesure del testo; considerato che il decreto-legge n. 77 del 1989 è già stato impugnato dinanzi alla Corte costituzionale dalle regioni Sardegna, Toscana ed Emilia Romagna sulla base di motivazioni in parte coincidenti con le predette osservazioni e condizioni formulate dalle Commissioni, esprime parere contrario sul disegno di legge n. 1710 in quanto: *a*) il decreto legge n. 77 del 1989 reca numerose norme che ledono le competenze spettanti alle regioni ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, competenze espropriate dai decreti ministeriali che riducono le regioni ad un ruolo consultivo sullo stesso piano delle associazioni di aziende di trasporto pubblico locale; *b*) la previsione dell'articolo 1, comma 2, introduce una nuova compressione dell'autonomia regionale, imponendo un termine per la definizione dei bacini di traffico, sottraendo alle regioni una potestà normativa e imponendo un controllo anomalo non previsto da alcuna norma costituzionale nè giustificato dalla natura degli atti da compiere, atti che viceversa potrebbero motivare l'esercizio di poteri sostitutivi solo se pregiudicassero direttamente lo svolgimento di servizi essenziali per il cittadino, ipotesi che sicuramente non ricorre nel caso in esame».

Questo serve ad affermare, come il Movimento sociale italiano fa, che, quando le istituzioni esistono esse debbono portarsi come tali senza essere utilizzate solo ai fini di potere e di clientelismo per operare invece nella loro autonomia senza sottrazioni di autorità.

Dobbiamo però e vogliamo entrare ancora più addentro ai motivi che ci spingono alla sfiducia nei confronti del Governo. Non esiste forse nel nostro paese un settore che più di quello dei trasporti meglio testimonia l'incapacità quarantennale dello Stato di porsi come effettivo momento di individuazione, prima, di grandi obiettivi strategici di sviluppo per la comunità nazionale e di razionale attuazione, poi, delle relative politiche di supporto. Ne consegue forse che non esiste settore quale quello dei trasporti che dimostri meglio i ritardi gravi che sul piano infrastrutturale continua a detenere un paese come il nostro che è riuscito grazie alla volontà e alla capacità di produttori e lavoratori a raggiungere livelli da grande paese industrializzato nonostante, e non certo grazie, le carenze sistematiche e croniche dello Stato che si è ben guardato dal fornire un'organica intelaiatura di sostegno allo sviluppo.

La politica dei trasporti, quindi, o meglio la non politica dei trasporti, rappresenta una questione centrale per lo sviluppo economico e sociale dell'Italia perchè il tema in questione è strettamente legato ad ogni seria ipotesi di sviluppo che – è bene riaffermarlo – in un'epoca di *deregulation* ideologizzata richiede ancora una forte capacità programmatica che fino ad oggi è invece clamorosamente mancata. Non solo: siamo vicini al 1992 e comparando la situazione dei trasporti italiana a quella dei paesi comunitari possiamo verificare per intero la gravità della situazione italiana nel momento stesso in cui la Francia, la Germania e la Gran Bretagna, avendo a disposizione una rete di comunicazione ricchissima e variegata, si apprestano a dare concrete risposte già al tema di fondo del prossimo secolo, che non sarà poi tanto o solo il rapido trasferimento degli uomini o delle cose, ma soprattutto quel veloce comunicare dei flussi informativi che presiede il senso e l'ampia portata della futura società postindustriale.

Non siamo ancora alle prese con stadi diversi delle problematiche della comunicazione. E questo vero e proprio anno zero del trasporto in Italia è

dovuto all'incapacità dello Stato e di questi Governi che si sono succeduti di svolgere adeguatamente il proprio ruolo di dinamico indirizzo attivo nel settore infrastrutturale a supporto di autentiche politiche per lo sviluppo e per la conseguente frantumazione dell'unitaria politica di settore che avrebbe dovuto invece essere ispirata a criteri ovvi e logici di integrazione tra diversi mezzi di comunicazione.

A questo, signor Sottosegretario, si poteva e si doveva pensare con il decreto-legge n. 77 al nostro esame e che oggi segna la vostra fine politica, per conto mio. Non lo si è fatto; non lo si fece quando era ancora un disegno di legge, il disegno di legge n. 3200, e, quando si sono reiterati i decreti-legge, non si è voluto tenere conto delle modificazioni o dei criteri nuovi che emergevano dalle discussioni nelle opportune Commissioni delle due Camere. Intanto però la situazione in materia di traffico locale è andata appesantendosi e qui l'allarme e l'emergenza non riguardano solo più Firenze, Torino, Milano, Roma o Napoli, ma tutte le città d'Italia. Si è parlato addirittura di mezzi antinquinamento e si è andati a peggiorare una situazione che ormai è a livelli di emergenza.

Noi riteniamo che il decreto-legge al nostro esame sia andato e vada a peggiorare la situazione esistente. È sufficiente ad accreditare questa mia considerazione l'aver ascoltato il parere espresso dagli assessori regionali addetti ai trasporti. Si apprende che non c'era bisogno, del resto, di questo parere e che le modifiche apportate al decreto-legge n. 77, che stiamo o che stavano per convertire, sono peggiorative rispetto al testo che già il Senato aveva emendato in precedenza. Questa è realtà: queste sono cose che vanno dette.

Signori del Governo, voi venite a chiedere la fiducia e fate l'interesse del paese in questa maniera. Ma, poichè ci si domanda se ciò è dovuto all'insistere sulle tesi governative senza tener conto degli orientamenti emersi in un ramo del Parlamento, noi affermiamo che siamo in totale assenza di una cultura di governo.

Dai documenti forniti dagli assessori regionali e per quanto ci è stato dato di conoscere, si prevedono un taglio di 400 miliardi sul contributo di gestione ed uno di 400 miliardi sugli investimenti, che sono pari al 50 per cento, si badi bene. Tutto questo si dovrebbe prevedere per il 1990, mentre per il 1991 dovremmo addirittura peggiorare e tutti – dico tutti – a partire dai Ministri competenti, parlano della necessità di interventi ai fini degli investimenti. Mettetevi d'accordo: occorre migliorare – si dice – il trasporto pubblico e contrastare le congestioni delle città e si aggiunge non essere più tollerabile lo stato di abbandono delle zone periferiche. Invece, in una norma del decreto-legge, si stabilisce la soppressione di linee dando luogo a diminuzioni del contributo statale e ad aumenti tariffari. Sono controsensi che la logica e l'intelligenza non dovrebbero consentire.

Tutto questo rivela l'assenza di una cultura di governo e, assieme a questa totale assenza di cultura, per il settore dei trasporti, siamo nell'errata convinzione di una separatezza dello stesso rispetto alle grandi questioni dello sviluppo. Io direi che questa incapacità gestionale è una incapacità di tutta la partitocrazia che ha finito con il mettere ulteriormente in crisi le ferrovie, con il determinare l'*impasse* del sistema aeroportuale e col portare a livelli assolutamente non competitivi il nostro sistema dei porti, perchè anche di questi si deve parlare.

Se questa è la fotografia, crediamo realistica, della situazione dei trasporti in Italia, da essa derivano anche le proposte che il Movimento

sociale italiano intende avanzare nella consapevolezza che la questione trasporti non è marginale, ma centrale per lo sviluppo e la modernizzazione del paese e come tale va concepita e articolata. Si tratta di una questione strategica, dunque, non settoriale, decisiva non solo per impostare in termini effettivi una politica di autentica modernizzazione. Vogliamo cioè dire che è impossibile programmare l'economia se non si fa una politica di reale programmazione anche nel settore dei trasporti in termini di autentica integrazione.

Questa incapacità di programmazione ha condotto a non affrontare il problema del traffico convulso e dell'insufficienza dei mezzi di trasporto. Signori del Governo, signor Presidente, colleghi, tutto ciò comporterà infatti una minore utilizzazione del mezzo pubblico a vantaggio del privato, e questo noi ve lo diciamo perchè a futura memoria si ricordi quanto abbiamo affermato trent'anni fa quando si affrontarono i problemi delle autostrade e che puntualmente si riscontra oggi. Ed è con criteri prevalentemente mercantilistici che si è guardato all'atteggiamento nel settore marittimo. Quali vantaggi si sono ottenuti, ad esempio, nei collegamenti con le isole? È stato l'uso facoltativo del portabagagli un taglio alla spesa? No, è stato un beneficio solamente per la Tirrenia perchè per il passeggero non si è verificato alcun giovamento, ma anzi un appesantimento non solo finanziario ma addirittura fisico. Ed è con questo criterio che si aumentano le tariffe sociali del 50 per cento perchè questo riscontriamo poi negli enti locali e a questo dobbiamo rispondere.

Noi domandiamo a voi che governate le sorti di una nazione come la nostra quale avvenire può essere proposto ad un popolo al quale si chiedono continuamente sacrifici con balzelli ed altro per garantire un sistema che è sorretto da uomini che hanno voluto la bancarotta, che io affermo essere fraudolenta. Infatti, allorchè vi si avverte ripetutamente che siamo alla bancarotta, voi continuate ad operare in questo modo. Questa allora è fraudolenza e in uno stato civile come il nostro, ove le regole fossero quelle che il diritto detta, solo la galera spetterebbe ai bancarottieri fraudolenti. Non è così e non sarà così perchè abbiamo perso il senso civico del dovere nei confronti dello Stato, perchè noi avvertiamo l'assenza dello Stato e in queste condizioni non ci resta dunque che piegarci alla volontà dei numeri che sono tutti rossi.

Credo che anche il bilancio del Senato sarà in rosso e da ciò deriva la volontà del Gruppo del Movimento sociale di votare contro questo provvedimento, che costituisce un'altra forte mazzata nei confronti degli italiani, dello Stato e di quelle regioni che voi avete voluto. Pertanto, se voi le avete volute, godetevele, compagni comunisti! (*Applausi dalla destra*).

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

* LIBERTINI. Signor Presidente, prima di iniziare il mio ragionamento, desidero sottolineare alla sua attenzione che questo dibattito sulla fiducia si svolge, per molta parte, nelle stesse condizioni deplorevoli in cui si svolgcno tante nostre discussioni. Il Ministro dei trasporti, ad esempio, non è neanche qui a difendere il suo decreto.

POLLICE. Neanche quello della Marina mercantile.

LIBERTINI. Come faceva notare il senatore Pollice, è assente anche il Ministro della marina mercantile, che pure stamattina faceva la faccia feroce minacciando di porre la questione di fiducia. Io credo che questi atteggiamenti siano incompatibili col doveroso rispetto per il Parlamento in un dibattito così importante.

Il voto di fiducia non è un piccolo marchingegno che si usa per reprimere il dibattito parlamentare. Quindi mi consenta, Presidente, di levare qui una ferma protesta nei confronti dei Ministri che non sentono il dovere di partecipare al dibattito che essi stessi chiedono sulla fiducia.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, lei sa se i due Ministri competenti stanno per arrivare?

MATTARELLA, *ministro senza portafoglio per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, ne ho richiesto la presenza, ma ritengo che il Governo sia rappresentato dal Ministro per i rapporti con il Parlamento particolarmente perchè è stata posta la questione di fiducia.

* LIBERTINI. Onorevole Presidente, certamente il Ministro rappresenta il Governo fino a prova contraria, ma è chiaro l'atteggiamento del Governo. Il fatto stesso che il ministro Mattarella non sappia se i Ministri interessati verranno o no è la prova di uno stato confusionale nel quale il Governo si trova e del modo ingiusto in cui viene affrontato questo dibattito.

PRESIDENTE. Senatore Libertini, condivido la sua richiesta circa la presenza dei Ministri competenti per questo settore. Debbo dirle però che dal punto di vista procedurale la posizione della questione di fiducia da parte del Ministro per i rapporti con il Parlamento è atto di assoluto ossequio del Governo nei confronti del Parlamento; infatti egli è il Ministro specificamente incaricato per tali relazioni.

Quindi non mi sentirei di accettare una critica al Governo per la scelta del Ministro per i rapporti con il Parlamento, scelta concordata con me, nella fase di posizione della questione di fiducia e quindi anche nella fase di ascolto del dibattito, che è sulla fiducia al Governo. Certo, resta il fatto che – secondo me – sarebbe stato preferibile (ed in questo senso adesso mi muoverò) che alla discussione fossero stati presenti anche i Ministri dei settori interessati.

* LIBERTINI. Signor Presidente, la ringrazio per le parole che ha ora detto e, naturalmente, poichè in quest'Aula è presente il Presidente, è presente un Ministro della Repubblica che ha posto la fiducia e sono presenti dei colleghi molto qualificati e attenti, proseguo nella mia argomentazione, dopo aver ribadito la protesta che prima ho fatto.

Infatti, onorevole Mattarella, la decisione del Governo di porre la fiducia sul decreto-legge che disciplina il trasporto pubblico per il 1989 esprime la volontà di imporre al Parlamento con un atto di forza un provvedimento che smantella brutalmente il trasporto pubblico, in particolare nelle città, e condanna il paese alla congestione e all'inquinamento derivanti da un sistema dominato dalla motorizzazione privata. Si tratta di un decreto, onorevoli colleghi, che aveva recepito i contenuti di una legge di accompagnamento alla legge finanziaria già fortemente contrastata in seno

alla maggioranza (basta rileggersi gli atti della Commissione per vedere le obiezioni che dal seno della maggioranza sono venute alla legge in questione), che per questi contrasti non è stato una prima volta convertito in legge dal Parlamento e che per questa ragione è stato illegittimamente reiterato in spregio a certe norme di comportamento istituzionale richiamate dalla stessa Corte costituzionale; un decreto che ha raccolto l'opposizione compatta delle regioni, delle province, dei comuni, delle confederazioni sindacali CGIL, CISL e UIL e di tutti i lavoratori del comparto.

Tutto ciò è agli atti del Senato. Il decreto è stato bocciato dalla Commissione affari costituzionali del Senato ed è stato respinto alla unanimità dalla Commissione parlamentare bicamerale per le regioni; un decreto contro il quale già tre regioni hanno ricorso alla Corte costituzionale con fondati motivi per violazione dell'articolo 117 della Costituzione ed è facile prevedere (lo ripeto e l'ho già detto ieri in Aula) che, se la questione arriverà alla Corte costituzionale, la vicenda avrà lo stesso epilogo di quella delle trattenute GESCAL, sulla quale la maggioranza ci aveva dato torto mentre la Corte ci ha dato pienamente ragione.

Ma cosa contiene dunque questo provvedimento così caro agli onorevoli De Mita ed Amato e così osteggiato nel paese? In buona sostanza questo testo si articola nelle seguenti quattro scelte perverse. Prima di tutto esso dimezza, rispetto al già scarso finanziamento dello scorso anno, i fondi per gli investimenti nei trasporti urbani.

Secondo i calcoli degli esperti, occorre investire nel trasporto urbano pubblico delle città, se si vuole cominciare a rimontare la china, almeno 1.500 miliardi l'anno (le cifre sono contenute nello stesso piano generale dei trasporti). Nel 1988 si stanziarono 800 miliardi invece di 1.500; ora se ne stanziano 400, cifra ridicola, perfino inferiore a quella del 1981 in valore nominale, perchè in quell'anno gli investimenti complessivi erano di 500 miliardi in valore reale, dunque molto più alti degli attuali.

Nel frattempo, il Governo ha ridotto da 1.300 a 600 miliardi gli investimenti per i metrò, in un paese che ha globalmente 70 chilometri di metrò contro i 400 della sola Parigi, i 450 di Mosca ed i 430 di Londra. Questo finanziamento obbligherà – come ci è stato detto dagli industriali del settore qui al Senato – l'industria delle costruzioni di materiale rotabile ad una estesa cassa integrazione, già avviata, ed a licenziamenti.

In secondo luogo, il decreto colpisce l'esercizio. Esso riduce del 10 per cento la sovvenzione di esercizio per il 1989, ma in termini reali questa riduzione è del 16 per cento: le aziende cioè disporranno di una sovvenzione pari ad una cifra inferiore del 16 per cento a quella di cui disponevano nel 1988. È noto che le aziende di trasporto, già gravate da un *deficit* pregresso, non saranno in grado di chiudere i bilanci – lo hanno dichiarato – e hanno già rifiutato il contratto di lavoro agli autoferrotranvieri, che per questo annunciano scioperi in tutte le città italiane.

Questo taglio non è neppure una misura di rigore (onorevole Ministro, non vi nascondete dietro questa che sarebbe solo una foglia di fico), ed infatti il Governo ha già annunciato che provvederà poi a ripianare a piè di lista, come è già avvenuto nel passato con la legge n. 18, per fronteggiare le inevitabili anticipazioni bancarie, sulle quali si pagheranno però anche gli interessi. Si spenderà cioè di più, non di meno, ma tardi e peggio. La Federtrasporti, presieduta da un collega democristiano, espressione di tutto un arco di forze politiche, ha quantificato in un documento consegnato al

Senato in 1.600 miliardi il maggior onere di questa operazione di spreco, che intanto paralizza i programmi di riorganizzazione del trasporto urbano.

In terzo luogo, si riducono le sovvenzioni di esercizio alle Ferrovie dello Stato di 1.000 miliardi, al di sotto della soglia minima che consente l'esercizio e la manutenzione, mettendo in discussione una serie di servizi e la stessa sicurezza dei viaggiatori e conducendo al licenziamento di migliaia di lavoratori degli appalti (ieri 10.000 lavoratori degli appalti hanno manifestato qui a Roma contro i licenziamenti). Schimberni, commissario scaduto e in *prorogatio* dell'ente Ferrovie dello Stato, si oppone all'alta velocità, che è poi l'essenziale potenziamento della rete (ma Schimberni lo ignora perchè non ha ancora imparato cos'è il sistema ferroviario, forse si ricorda troppo della Montedison) ed agita per questo demagogicamente la questione dei pendolari. Ma sono proprio i lavoratori pendolari ad essere i più colpiti dai tagli di questo decreto, oltre che dal mancato quadruplicamento degli assi essenziali nelle aree metropolitane.

In quarto luogo, il decreto stravolge l'ordinamento costituzionale – lei, onorevole Mattarella, dovrebbe essere particolarmente sensibile a questo – sottraendo alle regioni buona parte dei loro poteri in materia di trasporto locale, cioè colpendo l'articolo 117 della Costituzione, colpendo tutti gli statuti di autonomia regionale, in particolare quelli della Sicilia e della Sardegna, ed azzerando le leggi di programmazione del settore, a partire dalla legge n. 151.

Su questa base, il decreto stabilisce di imperio un aumento tariffario esorbitante, verso le mille lire a biglietto, per un servizio peggiorato, così da allontanare l'utenza dal mezzo pubblico, anche con scarso esito economico (non si avranno cioè incassi maggiori, ma si avrà perdita di domanda, come è stato dimostrato da amministrazioni anche all'avanguardia nella buona amministrazione, perchè ve ne sono).

Il decreto-legge conteneva nel suo testo primitivo un'altra scelta sciagurata: lo smantellamento del trasporto pubblico marittimo. Il Parlamento però ha modificato questa parte, anche se restano in piedi misure parziali odiose; ad esempio, i passeggeri delle navi continueranno a pagare il servizio dei portabagagli che era gestito dalle compagnie, senza però poterne usufruire, ed il provento di questa imposta andrà invece devoluto all'armamento.

È importante ribadire a questo punto, come abbiamo largamente documentato in tre mesi di confronto parlamentare, che il decreto non ha l'alibi del rigore economico, del risanamento del bilancio: voi non risparmiate, onorevole Ministro, voi sprecate le risorse nazionali. Questo decreto alla fine costerà allo Stato paradossalmente una spesa maggiore di quella che sarebbe altrimenti prevista. E questa non è solo la nostra opinione; in Commissione questo argomento è stato usato da regioni, comuni, operatori, perfino da esponenti della Confindustria e da molti membri della maggioranza.

Ho già detto che secondo i calcoli della Federtrasporti, che noi abbiamo verificato, la distorsione nelle sovvenzioni di esercizio rappresenterà alla fine per lo Stato un maggior esborso per circa 1.600 miliardi.

Ma il taglio del trasporto pubblico, mentre colpisce la vita della gente ed accresce la paralisi delle città, comporta inevitabilmente maggiori oneri su altri capitoli del bilancio statale. La motorizzazione privata esige supporti costosi e interventi ulteriori sulla viabilità. Il fiorire di autolinee private in luogo delle ferrovie impone sovvenzioni statali più costose dell'esercizio

ferroviario, com'è dimostrato in uno studio dei tecnici dell'ente Ferrovie dello Stato, che noi abbiamo richiesto sia messo a disposizione dei colleghi del Senato. Si aggiunga a ciò lo spreco energetico; si aggiungano i danni economici gravi della congestione delle città e delle aree metropolitane.

È assurdo: le città muoiono di traffico; tutti ripetono questa denuncia, ma il Governo taglia il trasporto pubblico che è già in declino. A Roma, onorevole Ministro, ci sono già ora rispetto a tre anni fa 100.000 persone in meno che al giorno prendono il mezzo pubblico. Da quando sono cadute le giunte di sinistra del 1985, abbiamo perso alcuni milioni di passeggeri sul mezzo pubblico, ed è cresciuto, corrispettivamente, il trasporto privato.

La logica perversa di questo provvedimento ha solo quattro spiegazioni, che sono a nostro avviso convergenti. La prima spiegazione è la forte pressione che sul Governo esercitano grandi corporazioni private, vere e proprie *lobbies*, ostili al trasporto pubblico e favorevoli ad un rilancio assurdo della motorizzazione privata. È assai difficile che si verifichino le previsioni di vendita di automobili in Italia che sono formulate dalle grandi imprese automobilistiche se il trasporto pubblico conosce un rilancio in città che disperatamente chiedono il trasporto pubblico. Dunque, occorre troncare il trasporto pubblico per favorire lo sviluppo ulteriore, folle, della motorizzazione privata.

In secondo luogo, c'è la premeditata volontà di attacco allo Stato sociale, che si manifesta con tutta evidenza anche nel provvedimento sui *tickets* sanitari.

In terzo luogo, vi è una spinta neocentralista che vuole modificare la Costituzione e smantellare le regioni anche a colpi di decreti, e tale rilievo facciamo in questa Aula anche per la meditazione della Corte costituzionale.

Infine, c'è lo stato confusionale di un Governo diviso e lacerato al suo interno, che vaga in disordine, passando da una decisione all'altra in modo spesso contraddittorio.

Il ricorso al voto di fiducia è dunque una fuga in avanti; è una prova insieme di debolezza e di arroganza, un tentativo di fare la faccia feroce, mentre si cerca di raccogliere a fatica le fila di una maggioranza in dissoluzione. È questo poi il filo rosso che lega ciò che accade oggi al Senato e il nuovo voto di fiducia che questa volta, per nostra richiesta, il Governo affronterà alla Camera dei deputati lunedì, per la sua sciagurata politica sanitaria, dibattito nel quale i motivi della sfiducia e della lotta del Partito comunista saranno rappresentati dallo stesso segretario generale del partito, compagno Occhetto. L'esperienza lo insegna: di voti di fiducia si può anche morire, e di voti di fiducia ne sono morti di governi in Italia! Comunque, quale che sia l'esito di queste ripetute votazioni, quale che sia il futuro immediato del Governo, una cosa è certa: noi comunisti fronteggeremo con decisione l'attacco allo Stato sociale, l'offensiva delle grandi corporazioni e *lobbies* private, gli attacchi agli interessi reali dei cittadini e del paese, e lo faremo, come abbiamo fatto in questa occasione, unendo alla forte denuncia ed al netto rifiuto una forte capacità di proposta.

La verità è che noi abbiamo un programma alternativo per il paese, e lo dimostriamo in ogni dibattito, e che voi vi aggirate soltanto nella confusione e nelle contraddizioni. Dai fatti emerge, infatti, sempre più chiaramente la necessità di una svolta, di un grande cambiamento, di una nuova politica. Per questa prospettiva di unità delle forze di progresso comuniste, socialiste e cattoliche, noi continueremo a batterci con tutta la nostra forza, con tutto l'animo nostro. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

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

POLLICE. Signor Presidente, intervengo molto brevemente. Indubbiamente i motivi del nostro dissenso sono ampi, totali e facilmente dimostrabili. Tutte le volte che il Governo si trova in difficoltà, interne o oggettive, per far approvare un provvedimento, almeno nell'ultima fase ricorre al voto di fiducia. Praticamente il Parlamento nel suo complesso si barcamena tra un decreto-legge ed un voto di fiducia, avendo così poco margine la possibilità di discussione, di crescita democratica e soprattutto di partecipazione eventuale (per chi volesse farlo) ai processi legislativi. Allora il nostro ruolo diventa sempre più quello dei notai che registrano e quindi difficilmente interagiscono all'interno di questi processi.

Inoltre, devo dire che il voto di fiducia è quanto di più antidemocratico si possa annoverare nella storia del nostro paese. Il ricorso al voto di fiducia nella storia del Parlamento (come mi risulta da quel poco che conosco) dovrebbe essere un ricorso straordinario, da esercitare in casi eccezionali. In questi ultimi anni (in base alla mia prima esperienza alla Camera dei deputati e poi, adesso, al Senato) il ricorso al voto di fiducia è diventato una rincorsa al voto di fiducia. Ogni volta che c'è qualche difficoltà, ogni volta che ci sono dei problemi all'interno della maggioranza, e non solo all'interno di quest'ultima, ma anche quando non si vuole dimostrare al paese il vero volto ed il modo in cui si governa, si ricorre al voto di fiducia.

Di fronte ad un atteggiamento di questo genere verrebbe la voglia di dire: «Fate pure, accomodatevi, se questo è il sistema e questo è il rispetto che avete per il Parlamento!»; invece si tenta sempre di far capire, di far sentire anche a chi non vuole udire che le cose non sono soltanto come le presenta la maggioranza o nel caso specifico il Governo. Quindi, da parte dell'opposizione o da parte della minoranza (chiamatela come volete) c'è sempre la volontà di contrapporsi a tutti i costi e di dare la dimostrazione di volere costruire insieme processi politici e legislativi.

Per quanto riguarda il caso specifico, il decreto-legge al nostro esame, che è datato 4 marzo 1989, certamente non è uno dei provvedimenti che il Governo ha reiterato più degli altri, comunque è sintomatico del modo di governare. Questo provvedimento ha incontrato difficoltà ad avviarsi ed altrettanta difficoltà nel momento in cui si è avviato, tanto è vero che è stato ritirato, ripresentato, ed ora, quando era ormai impossibile continuare, arriva la mannaia del voto di fiducia.

Ormai tutto il discorso e tutta la manovra della legge finanziaria sono svuotati di significato, perchè intorno alla legge finanziaria ed ai provvedimenti economici il Governo aveva costruito tutta la sua ipotesi politica dicendo che le leggi che accompagnavano la legge finanziaria in realtà sarebbero andate a disegnare un progetto complessivo, organico, armonico nel campo dell'economia. In realtà non c'è stato niente di tutto questo, c'è stata una rincorsa alla quotidianità, al giorno per giorno, tanto è vero che questo decreto non ha nessuna logica se non quella di grattare il fondo del barile, recuperare soldi a tutti i costi, non importa come; che si tratti di un provvedimento per i trasporti o per la sanità o per qualsiasi altra cosa, in realtà la filosofia è la stessa: quella di cercare di recuperare soldi nei confronti di chi è facilmente individuabile, colpibile e tassabile.

Non vi faccio la storia di questo provvedimento perchè sarebbe un insulto per i colleghi, soprattutto per quelli presenti, i quali sanno esattamente di che cosa si tratta; però certamente dovremmo essere

consapevoli – io lo sono, non so quanto siano consapevoli gli altri – che con questo provvedimento si mette una pietra non dico definitiva, ma certo grossa, sul rapporto tra Governo ed enti locali, sulla democrazia delegata e soprattutto sul sistema delle autonomie. Infatti, in realtà con questo decreto praticamente si chiude il rapporto con i comuni, con le regioni, con le province, si chiude il discorso con i consorzi, insomma si chiude il rapporto con tutta la struttura democratica del paese. Si decide praticamente che i comuni e soprattutto le strutture delegate non possono più fare investimenti nei settori dei trasporti ed in questo modo si chiude una fase, e non si sa quando si riaprirà. La vicenda che citava prima il collega Libertini delle metropolitane è emblematica. Ormai assistiamo a fenomeni che dilagano nel mondo e chi è in ritardo corre ai ripari; noi che abbiamo un ritardo accumulato, praticamente spegniamo la luce e decidiamo che in questo settore, quello delle metropolitane, che rappresenterebbe una delle soluzioni dei problemi del traffico e dell'inquinamento, non facciamo più niente perchè il Governo nella sua politica scellerata ha scelto, ad esempio, di spendere 150 miliardi per lo stadio di San Siro mentre non si spendono i soldi per la metropolitana milanese. Poi in realtà si raccontano le bugie, si dice che lo stadio di Milano richiede una spesa di 80 miliardi e poi, quando non si può più tornare indietro, si dice che costa 150 miliardi, imbrogliando la gente! Così si va avanti da parte del Governo, in questa orgia di potere, per cui bisogna dimostrare a tutto il mondo che noi siamo grandi, che abbiamo gli stadi più grandi; si spendono miliardi, si approva il decreto per i mondiali, si fanno indebitare i comuni, però per i trasporti non ci sono i soldi!

Sono sicuro che arriverà il solito miserabile che dirà che questa è demagogia, ma chi dice che questa è demagogia è proprio un miserabile; è questo il giudizio che darò io perchè quando si spendono 160 miliardi sull'altare di questo vergognoso sport-spettacolo, in cui vi sono tangenti, sotterfugi, mazzette, nessuno parla. Tutti hanno paura di inimicarsi gli sportivi perchè questo può rappresentare perdita di voti. Ma che cosa si perde? Si perde l'immagine, signor Presidente, di questo paese che fa acqua da tutte le parti, però i soldi per gli stadi li trova mentre i soldi per i trasporti li toglie. Si hanno addirittura esempi come quello di Napoli, e allora ti cascano le braccia. Ho parlato prima di Milano, perchè lo sperpero è dappertutto, ma a Napoli si è pensato per anni di fare una metropolitana senza che i soldi per attuare questo progetto siano mai stati trovati. Per ampliare lo stadio però, per fondare questo «tempio» i fondi si trovano...

PATRIARCA. Ma i lavori per la metropolitana sono in corso.

POLLICE. Stia buono, senatore Patriarca, che lei è l'emblema di questo potere, di questi meccanismi.

PATRIARCA. Ringrazio per questo.

POLLICE. Le converrebbe stare zitto e non interloquire, perchè uno può essere o no d'accordo, ma questo è il sistema democristiano, è il sistema di Governo che si regge su questo.

PATRIARCA. Non si può però dire le bugie.

PRESIDENTE. Lasci parlare l'oratore.

POLLICE. Può interrompermi anche settantamila volte, senza per questo farmi perdere il filo, perchè quando parla il sentimento, il cuore, l'onestà, Presidente, il filo non lo si perde mai. Non ho infatti, a differenza di molti altri, nessun interesse per nessun provvedimento. Il senatore Patriarca quindi può benissimo interrompermi, ugualmente però, quando si fa quello che si è fatto sulla costa amalfitana e quando si fanno determinate cose in funzione dei campionati mondiali di calcio, bisognerebbe stare zitti, senatore Patriarca. Riparleremo di questo comunque.

Resta il fatto che questa è la fine degli investimenti per i trasporti urbani nei comuni e nelle grandi città. È la fine del trasporto pubblico, è l'ulteriore scalata alla privatizzazione. Ora si privatizza nel settore delle ferrovie, ma si sta per discutere la privatizzazione anche nel settore delle poste e delle telecomunicazioni. È dunque un processo che si compie.

Per quanto concerne i tagli proposti per le ferrovie dello Stato io, che facevo parte della Commissione trasporti della Camera, debbo dire che questi famosi tagli dei rami secchi vengono ormai da lontano. Tutti gli anni, dal ministro Signorile in poi, c'è un elenco dei rami secchi, elenco che si allunga o si accorcia in base alla trattativa ed ai rapporti. Ma se sono rami secchi, lo sono da cinque anni e non lo diventano di volta in volta. In realtà, tutto dipende dalle trattative: chi è più forte impedisce di tagliare un determinato tratto di ferrovia e a pagare sono sempre le stesse persone. Per giustificare le decisioni poi si sostiene che la linea in questione non è più frequentata, senza considerare però che se manca un trasporto adeguato, un treno comodo e veloce al metalmeccanico, o a chi per lui, conviene organizzarsi, utilizzare in quattro la stessa macchina risparmiando così denaro e impiegando meno tempo. Diverso sarebbe il discorso se venisse offerto un mezzo pubblico adeguato, efficiente, veloce, «temporizzato», le metropolitane di superficie leggere, come usano dire gli esperti alla Rezzonico. Di fatto però questo non avviene ed allora non c'è da meravigliarsi se la gente sceglie il trasporto privato. Il tutto poi – questo va aggiunto – viene ammantato dal discorso della scelta del rigore. Dobbiamo aver rigore, si ripete! Ma chissà perchè questo rigore deve essere pagato sempre dalle stesse persone, chissà perchè il rigore debbono pagarlo sempre i redditi fissi, i lavoratori. Non è populismo questo, ma il risultato di una politica di un certo tipo. Non sto a ripetere quanto già ha detto il collega Libertini, ma chi paga sono i lavoratori. Siccome non ci sono gli investimenti, bisogna licenziarli, no? Non ci sono lavori? E allora bisogna licenziare gli occupati negli appalti, nelle commesse. Insomma, bisogna che qualcuno paghi questa politica del rigore, non succede mai però che a pagarla sia qualcuno che poi quando cade fa il tonfo; i lavoratori quando cadono, quando sono licenziati, il tonfo non lo fanno perchè, poverini, non hanno più neanche il fiato per poter respirare e parlare.

Lo stesso vale anche per la storia dell'aumento delle tariffe. Ho seguito con attenzione tutta la questione quando ero consigliere comunale a Milano. Tutte le volte che le tariffe pubbliche dei trasporti sono aumentate – e tali aumenti li hanno operati tutte le Giunte di qualsiasi tipo, comuniste, democristiane, socialiste – si è sempre trovata una giustificazione: inflazione, eccetera. Il dato che emergeva costante, continuo era però quello che, tutte le volte che si aumentavano le tariffe, c'era una riduzione dell'utenza e quindi un calo netto delle entrate. Si aumentano le tariffe per far aumentare

le entrate; in realtà, non si fanno aumentare le entrate, ma si tartassa soltanto chi non può usare altro che il mezzo pubblico, perchè c'è un calo netto dell'utenza. Quindi vi sono tasse che si susseguono, tasse che continuano a gravare su chi le tasse le ha sempre pagate, continua e continuerà a pagarle.

Non voglio tediarvi e, soprattutto, dilungarmi sulla questione dei porti e sul provvedimento cosiddetto «Prandini», sullo scasso e sulle conseguenze che ha provocato. Ormai questi qui scoprono il trasporto marittimo, via mare, quando questo trasporto lo hanno distrutto: per anni la filosofia del trasporto via mare, la vera autostrada del nostro paese, ha portato a potenziamenti, a discorsi e a promesse. In realtà questo tipo di trasporto è ormai stato distrutto: rimangono ormai soltanto le briciole e tutti si sono allontanati. Di chi è la colpa? Di Batini e dei camalli di Genova perchè la rigidità della loro forza lavoro è tale che fa allontanare l'utenza? Chi ha fatto allontanare l'utenza siete stati voi che non avete realizzato infrastrutture in questi anni, che avete penalizzato il trasporto via mare. Perchè si utilizzano i porti di Amburgo, di Anversa, di Barcellona, di Marsiglia e di altre parti di Europa? Sicuramente perchè non avete realizzato un minimo di struttura. Mica chiamerete struttura il porto di Gioia Tauro? Andate a Gioia Tauro, dove potrete vedere due chilometri e mezzo di banchina inutilizzata e che non serve a nessuno. Perchè avete speso tutti quei soldi in quei luoghi quando si potevano spendere per potenziare i veri porti che potevano servire alla struttura reale del paese? Ci si dice che a Gioia Tauro si dovevano dare dei posti, garantire l'occupazione. Ma a chi è stata garantita l'occupazione? A Gioia Tauro avete dato soldi alla mafia e alla 'ndrangheta, e tutti voi lo sapete, però nessuno ha il coraggio di ammetterlo. Questa è la realtà.

Adesso venite qui, con questo provvedimento per i trasporti che, in realtà, non è un provvedimento per i trasporti bensì un ennesimo attacco alla condizione proletaria, alla condizione dei lavoratori e non lo dico così, a cuor leggero, perchè è il risultato penoso di un modo di governare.

Ecco, se poi aggiungiamo anche il modo in cui governate, proponete le questioni e non ce le fate neanche discutere, non volete alcun contributo, non volete la partecipazione, niente perchè ponete la mannaia dei voti di fiducia, ebbene, c'è poco da stare allegri. Una volta si diceva che questo era il regime: questa è la conferma di un regime. Ci può essere adesso un Presidente del Consiglio che si chiama De Mita, dopodomani ce ne sarà un altro, ma i meccanismi sono questi, sono meccanismi di regime e come tali, quindi, vanno definiti nelle forme, nei contenuti e nelle scelte. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

RIVA. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, vorrei iniziare il mio intervento leggendo testualmente dal comunicato ufficiale della Presidenza del Consiglio di oggi: «Il Consiglio» – dice il comunicato ufficiale – «al fine di consentire al Senato di proseguire l'esame dei provvedimenti programmati ha espresso l'assenso all'iniziativa del Presidente, onorevole De Mita, di porre la questione di fiducia in ordine al decreto sui trasporti». Mi pare, signor Presidente, onorevoli colleghi, che questa ipocrisia il Governo se la doveva proprio risparmiare.

Questo voto di fiducia è stato chiesto non certamente per consentire al Senato di lavorare meglio. Io non voglio neanche celare un aspetto che può apparire un poco pettegolo, ma che nasconde una verità politica che è bene sia detta in quest'Aula: cioè il fatto che la maggioranza è concorde con il Governo nell'ottenere un voto entro questa giornata perchè pare che essa abbia una autonomia di presenza che non va oltre la serata del giovedì.

Ora devo dire che da molti segnali politici avevo colto segni di fragilità, sintomi di debolezza di questa maggioranza, ma che si sia arrivati al punto di una maggioranza che ormai non ha più un respiro che vada oltre il giovedì sera mi pare un segnale quasi ultimativo in merito alla sua capacità di tenuta. In ogni caso, è bene dire qui che il Governo, per favore, nei suoi comunicati lasci perdere di intrufolarsi in questioni che riguardano la programmazione dei lavori del Senato. Noi qui sbrighiamo benissimo il nostro lavoro e lo sbrigheremmo tanto meglio se il Governo non ci inondasse di decreti, che risultano tanto più numerosi quanto meno la maggioranza si rivela in grado di sostenerli durante il dibattito, in un circuito perverso per cui il decreto alimenta le richieste di voti di fiducia.

Se il Governo avesse voluto davvero dare una mano per un miglior andamento dei lavori del Parlamento e per migliorare lo stato dei rapporti tra Legislativo ed Esecutivo, aveva certamente un'altra strada da seguire. Ma noi sappiamo benissimo perche si è arrivati anche su questo testo decretizio alla situazione odierna: tutto risale ad una sorta di peccato originale della manovra finanziaria che noi abbiamo di fronte, all'errore politico, oltre che tecnico, che fu commesso nel dicembre scorso allorchè si scelse di mandare comunque in porto la legge finanziaria per evitare quella che veniva definita come una sciagura, vale a dire l'inconveniente eventuale dell'esercizio provvisorio.

Ebbene, mi pare che questi quattro mesi appena trascorsi ci abbiano dato, settimana per settimana, più di una ragione per rimpiangere il tranquillo e ordinato svolgimento dell'esercizio provvisorio. Ci saremmo risparmiati infatti il clima convulso e rissoso che ha accompagnato invece le discussioni sulla raffica dei decreti governativi, un clima convulso e rissoso dal quale nessuno ha tratto giovamento, non la maggioranza nè le opposizioni, men di tutti comunque l'immagine, anche verso il paese, del Parlamento e del Governo.

Ci saremmo risparmiati inoltre qualche spettacolo increscioso, quale quello di quei Ministri che, usciti dal Consiglio dei ministri dopo aver appena apposto la loro firma ad un decreto, immediatamente lo disconoscevano. Ci saremmo anche risparmiati l'esplosione del fabbisogno perchè uno dei vantaggi, tra gli altri, dell'esercizio provvisorio è quello di aiutare il Ministro del tesoro a contenere l'andamento della spesa in dodicesimi dell'anno precedente.

Ci saremmo risparmiati infine di discutere, come nel caso di questo decreto, su misure imbrogliate e comunque sempre di basso profilo, che in qualche caso giustificano il ricorso al decreto solo con l'urgenza di un intervento la cui ottica è inesorabilmente congiunturale e di brevissimo periodo.

Viceversa avremmo potuto, in una situazione di esercizio provvisorio tranquillo, discutere e confrontare tra maggioranza e opposizione misure di respiro riformista.

Non ci saremmo costretti e ristretti – come è accaduto in questi mesi – ad una navigazione quotidiana a vista, immiserendo di fatto la funzione del

Governo e anche dell'opposizione. Non ci saremmo trovati di fronte appunto a provvedimenti come quelli introdotti da questo decreto, ispirati ad una logica di pur necessario contenimento della spesa, ma senza alcun intervento strutturale sui meccanismi della spesa stessa.

Per questo decreto valgono considerazioni del tutto uguali a quelle già svolte o che saranno successivamente svolte in relazione al decreto dei medicinali: basso profilo, orizzonte ristretto a pochi mesi, perdita completa della prospettiva degli interventi strutturali. È stata citata la questione dei porti e citerò, a proposito del problema della sanità, i mancati interventi nel settore dei medicinali.

Insomma si è seguita la logica del giorno per giorno, ma certo commetterei un errore di valutazione politica se interpretassi tutto questo come segno di incapacità a gestire o a provvedere con altri mezzi. Il fatto è che la navigazione a vista giorno per giorno sui provvedimenti, la necessità di tenere requisito – al contrario di quel che dice il comunicato di Palazzo Chigi – il tempo del Parlamento derivano anche dal fatto che questo Governo e questa maggioranza, di fronte a meccanismi istituzionali che funzionassero meglio, avrebbero visto emergere in tutta la sua chiarezza la loro incapacità di raggiungere dei punti di accordo su interventi di qualche serietà, su interventi strutturali; tant'è che abbiamo visto nell'esame dei decreti di questo mese un andirivieni di atteggiamenti, per cui veniva fatto un decreto fiscale, c'era una reazione di parte sociale, un partito politico si dissociava dalla maggioranza, un altro lo rincorreva e il decreto veniva modificato. Lo abbiamo visto sul decreto fiscale e di nuovo su quello sanitario in questi giorni.

Allora qui tocchiamo il punto delicato che sta al fondo di questa situazione, vale a dire questo clima di consociazione concorrenziale all'interno della maggioranza che non può che esprimersi in provvedimenti mediocri come quello al nostro esame. Ciò è il massimo che questa maggioranza è in grado di esprimere. Peccato, signor Presidente, peccato per noi tutti che questo significhi non governare il paese. Peccato, ma per fortuna per l'opposizione, in quanto questa situazione apre grandi spazi ad un'iniziativa alternativa a tutto ciò ed è quello che cercheremo di fare rivolgendoci al paese nelle prossime settimane e chiedendo la fiducia per un cambiamento. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

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

CORLEONE. Signor Presidente, signori Ministri e colleghi, ciò che mi spaventa di più di questo ennesimo dibattito sul problema dei trasporti è di venire a noia al ministro Santuz e ai colleghi, perchè ciò che si deve dire lo abbiamo già detto in molte occasioni e in molti dibattiti, sia su questo provvedimento nella versione precedente, sia nella discussione sulle ferrovie; del resto i temi si tengono tutti assieme.

È utile ripetere le cose? Crediamo di no, crediamo che proprio non sia utile, perchè noi con questa richiesta di fiducia non possiamo sperare di modificare nulla. Devo dire che neppure nel caso in cui non fosse stato messo il voto di fiducia avremmo potuto sperare di cambiare qualcosa, perchè la tagliola dei tempi, la scadenza del decreto entro il 5 maggio avrebbe fatto compiere la recita che per tante volte abbiamo conosciuto, come per il decreto su Montalto di Castro. E quindi che cosa possiamo fare,

signor Presidente, signori Ministri? Noi dobbiamo prendere atto di questa situazione. Il Governo chiede la fiducia e mette il Senato in questa condizione di impotenza e ciò accade – guarda caso la coincidenza! – nella giornata in cui avremmo dovuto discutere del bilancio interno del Senato, che non è solo un bilancio delle entrate e delle uscite, ma è anche un bilancio politico, è anche un bilancio del nostro modo di lavorare.

Questa cioè sarebbe stata la giornata da dedicare alla valutazione di come lavora il Senato, di come lavora dopo la riforma regolamentare, di come lavora con le sessioni, di come si lavora con un Governo che è con l'acqua alla gola. Per fortuna ci sono i congressi alle porte, per cui si sospende l'attività per qualche tempo, perchè altrimenti i voti di fiducia pioverebbero come ciliege in attesa delle elezioni europee, per poi finire questa esperienza che doveva essere quella di un Governo a guida forte ed invece si realizza in questo modo, che è quello dell'assenza, che è quello che abbiamo conosciuto, di un Governo cioè che ormai si trascina, in attesa della parola fine, che non è neppure lanciata come un grido, ma sarà proprio una fine nel silenzio, senza neppure il rimpianto per un'occasione perduta e sprecata.

È vero quello che si diceva: i voti di fiducia sono sempre il segno della mancanza di fiducia e di forza, i voti di fiducia sono il segno dell'agonia dei governi e del fatto che si è «arrivati alla frutta». Devo quindi dire che noi siamo in qualche modo eroici nel prendere la parola, nell'onorare l'Aula del Senato con un intervento per rendere ancora in qualche modo credibile quella che è l'anticamera della fine del Governo. Dobbiamo però dire che questo modo di reiterare i decreti è sostanzialmente illegittimo. Ma cosa c'è stata a fare la sentenza della Corte costituzionale? Per cosa abbiamo fatto la legge sulla Presidenza del Consiglio, in cui si dettano regole su come devono essere scritti e su come, in che modo e in che occasione devono essere reiterati i decreti? Niente vale quando le regole non funzionano più e quando c'è solo il piccolo cabotaggio e non vi è neppure la scelta di aprire la crisi, ma si aspetta, quasi che la scadenza sia obbligata. Quindi sappiamo già che dobbiamo aspettare le elezioni europee, ma la crisi c'è già. Allora, a proposito di coincidenze, è vero quel che ricordava il collega Pollice: noi avremmo dovuto esaminare il bilancio interno come fatto politico fondamentale, ed invece siamo costretti a questo dibattito; alla Camera – altra coincidenza – è in discussione questa meraviglia del decreto sui mondiali, che poi arriverà anche da noi, perchè è stato approvato. Ma la contraddizione è enorme: da una parte, questa costruzione di opere di regime e, dall'altra, questo taglio che è non solo inutile, ma che è solo di facciata, perchè in realtà procurerà nuove irresponsabilità.

Presidenza del vice presidente SCEVAROLLI

(*Segue* CORLEONE). Noi ci troveremo perciò non ad aver speso meno, ma ad aver speso di più, e non solo per quel che afferma la Federtrasporti o per quel che abbiamo già affermato in molte occasioni; spenderemo di più in termini complessivi di scelta del trasporto. Noi, signor ministro Santuz, glielo

abbiamo detto anche in altri dibattiti, e recentemente, poche settimane fa: questo decreto, con il taglio di 400 miliardi, con una mancanza di visione organica del sistema dei trasporti e con la continua insistenza in una politica frammentaria, episodica, con un taglio dei fondi alle aziende dei trasporti locali ed alle regioni, che provoca l'incremento della circolazione privata, senza poi la riforma della legge n. 151, sempre promessa, cosa rappresenta in termini culturali? La politica dei trasporti in Italia, e nei paesi sviluppati industriali avanzati, in cui esiste il problema delle grandi aree metropolitane, è soprattutto un problema di scelta politica e culturale di vita della gente, scelta che riguarda il destino urbanistico delle città, l'equilibrio tra centro storico e periferia, coinvolgendo la questione della paralisi delle città, il blocco della mobilità, l'inquinamento e lo *smog*.

Ebbene, a tutto questo voi dovete rispondere. Con questo decreto, voi rispondete in termini opposti a queste scelte; rispondete a favore della *lobby* che ben conosciamo, che ha rafforzato nel nostro paese il trasporto su gomma, con la cementificazione assoluta attraverso la costruzione di autostrade, attraverso la cementificazione delle coste e delle città, di tutto ciò che era disponibile. E la domanda che noi vi facciamo è: cosa vuol dire questo decreto in termini culturali e politici se non ciò che ho ora indicato?

Abbiamo alcuni esempi che vogliamo sottoporvi: i tagli dei cosiddetti rami secchi delle ferrovie, la politica delle ferrovie, la politica dell'inesistente trasporto marittimo, la politica evanescente dell'intermodalità all'articolo 3, scritto in un modo che non significa nulla (è fumo, aria fritta, non intermodalità). Vi diciamo che tutto quel che voi ci proponete ha una conseguenza, quella della diminuzione dell'uso del mezzo pubblico. Ciò vi preoccupa oppure no? C'è anche un esempio contrario. A Milano, partendo da un'esperienza di un comitato, il comitato per la città, è stato organizzato un *referendum* per la limitazione del traffico privato nel centro storico: il 70 per cento dei cittadini ha votato a favore, a dispetto dei tecnici l'esperimento dopo 4 anni funziona e sono aumentati l'afflusso e la percorrenza sul mezzo pubblico, sia sulla metropolitana che sulle linee di superficie. Ciò è la dimostrazione che se una scelta coerente viene perseguita con forza, dando un significato che è di cultura, di salute e di sviluppo urbanistico della città, funziona: a Milano, contrariamente al dato globale, è aumentato il numero dei passeggeri sui mezzi pubblici. Ebbene con questi tagli (anche nei casi in cui si registra questo segno positivo), con l'aumento delle tariffe, con la deresponsabilizzazione, con la impossibilità di aumentare i mezzi pubblici, che sono sempre più necessari, con la impossibilità di procedere ad investimenti voi volete – anche dove vi sono esperienze positive – ritornare indietro e dimostrare che di trasporto pubblico si muore. La verità è che nel nostro paese si muore di trasporto privato perchè gli scarichi automobilistici provocano un aumento del cancro e malattie nei bambini (di questo si è a conoscenza), in quei bambini alti fino a 80 centimetri. Allora si colpisce proprio la salute dei bambini.

Voi siete a conoscenza di tutte queste cose; ma allora per quale motivo emanate un decreto di questo genere? Perchè pensate che il rigore si debba esercitare su questo tema, che non è un tema neutrale? Personalmente ritengo che questo tema non sia mai stato neutrale perchè in realtà le scelte di Valletta e della FIAT non sono mai state tali. La classe politica 30 anni fa poteva pensare che questa questione riguardasse lo sviluppo, il progresso e

l'occupazione, ma oggi no. Oggi si sa che il problema del trasporto è una questione centrale, che non dovrebbe essere affrontata con una politica dei tagli: sono sempre stati fatti dei tagli in questo settore che invece andrebbe sviluppato. In questo settore non si deve tagliare ma si deve lottare contro gli sprechi. Se gli sprechi provengono dai partiti, così come dalle unità sanitarie locali, dagli amministratori in combutta probabilmente con le autolinee e con le regioni, dalle aziende di trasporto lottizzate, questo è un altro capitolo su cui occorre certamente intervenire duramente, ma è un'altra questione rispetto ai tagli e agli investimenti necessari per una politica di espansione. In questo caso manca una visione adeguata all'attuale realtà e non abbiamo, onorevole ministro Santuz, molto tempo. Quando lei pone la questione che sui trasporti ormai è necessario intervenire per impedire gli scioperi, perchè il problema del trasporto è vitale per gli affari, è vitale per la vita sociale, è vitale per l'immagine del paese, in queste motivazioni ha ragione. Ma poi questo Governo dà a lei le risorse per rispondere a queste necessità? Noi vogliamo sapere – ma lei lo sa – quanto si spende per gli stadi di calcio per poche partite, per poche migliaia di persone in più per uno stadio, quando milioni di persone le partite le vedranno alla televisione. Per 20.000 posti in più a San Siro quanto si spende?.

REZZONICO. Ma se a Milano siete in Giunta!

CORLEONE. Non so se prendere questo come un complimento o come un'offesa. Certamente i radicali non sono da nessuna parte, neppure nei consigli comunali, nè regionali, nè provinciali, nè circoscrizionali; mi pare che anche Democrazia proletaria a Milano non sia in Giunta.

Detto questo però rimane il fatto, collega Rezzonico, che l'ampliamento dell'anello superiore dello stadio di San Siro costa la metà del taglio che qui è previsto, e se sommiamo gli altri anelli degli altri stadi arriviamo a raddoppiare il taglio di questo provvedimento.

POLLICE. Sa quanto costa il nuovo stadio di Bari? A Bari non ci sono le case e c'è lo stadio!

PRESIDENTE. Senatore Pollice, lasci parlare il senatore Corleone.

CORLEONE. Ma se non fanno parlare Maria Fida Moro, che su questo potrebbe dirci tutto! Quella del senatore Pollice è un'interruzione *ad adiuvandum*, ma per dire cosa? Che quando si sceglie la politica dei tagli, del rigore, bisogna fare le comparazioni. Questo una forza di Governo lo deve fare e io sono convinto che tutti i colleghi della Democrazia cristiana e del Partito socialista che si occupano di trasporti e che conoscono la centralità di questo problema si rendano conto di come la cosa sia allucinante. Non si può certo dire: qui tagliamo e dall'altra parte spendiamo. Non parlo delle spese che per i mondiali sono effettuate per le metropolitane, no: parlo solo degli anelli, perchè i 180 miliardi di San Siro servono per costruire l'anello superiore; ma poi, quando ci sarà la partita Inter-Cesena, vi sarà un deserto di 20.000 presenti in uno stadio che è servito solo per una partita a 100.000 persone.

Noi questi discorsi li facciamo perchè intendiamo essere forza di Governo, caro Rezzonico. E se noi fossimo al Governo non consentiremmo

queste bestialità, non le consentiremmo, perchè noi siamo per l'eliminazione dura degli sprechi. Gli sprechi ci sono, le tangenti negli appalti ci sono, ci sono per il modo in cui vengono gestiti i soldi pubblici, per cui occorre una politica estrema per eliminare gli sprechi, ma quando si assumono queste misure occorrerebbe avere un quadro completo. Questo non c'è, signor Ministro, e ci dispiace.

Mi ero ripromesso, signor Ministro, di parlare solo del Governo, ma il tema mi piace troppo e quindi mi sono dilungato a parlare, anche se è inutile e anche se mi ero ripromesso di parlare del Ministro Donat Cattin, perchè a mio avviso un discorso sulla fiducia avrebbe meritato un capitolo concernente la penosa vicenda del come nel nostro paese è gestita la sanità pubblica, nonchè delle scelte complessive del Governo, delle misure incomprensibili, tutte propagandistiche. Questo è un Governo che fa i manifesti. La legge sulla droga è l'undicesimo comandamento, non una legge: è vietato desiderare la donna d'altri; è vietato rubare; è vietato far uso di sostanze stupefacenti e psicotrope. Questa è la mediocrità culturale a cui si è arrivati. Ma poi ci sono i *tickets:* non parlo di quelli sulle medicine o sulla diagnostica, che come le autolinee private è stata fin qui favorita, che pure avrebbero un senso, ma di quelli sul ricovero ospedaliero. Questo significa continuare ad incrementare la disumanità. Tutti credo abbiamo letto e siamo rimasti colpiti per quanto è accaduto alla clinica Mangiagalli dove, dopo le nefandezze del ministro Donat Cattin e dei suoi funzionari sicofanti, ancora una volta si è verificato un altro caso degno della ribalta. Lì infatti nasce un bambino che muore dopo 13 ore e per il quale si chiede al nonno il *ticket* di 10.000 lire. È questo quanto viene fatto.

Mi rendo conto che quando un Governo è in preda al delirio di gesti e non di atti di gestione, ogni forza politica che ne fa parte deve produrre non una legge, non un provvedimento, bensì un manifesto, ognuno deve alzare una bandierina, chi quella del *ticket,* chi quella del taglio, chi quella del rigore mentre c'è chi, non avendo alcuna bandierina, tanto per distinguersi, afferma che gli altri sbagliano, magari dopo aver detto in Consiglio dei ministri di essere d'accordo con loro. D'accordo, allora chiediamo il voto di fiducia, chiedete il voto di fiducia, ma anche noi facciamo un voto, affinchè al più presto (al massimo dovremo aspettare le elezioni europee), a bocce ferme, si ricominci a ragionare. Questo paese, infatti, non solo per i trasporti, ma anche per tutto il resto, non dispone di molto tempo. Ci sono appuntamenti che non possono attendere e si ha bisogno di una grande capacità di Governo e non di confusione. (*Applausi dal Gruppo federalista europeo ecologista e del senatore Pollice*).

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

MARNIGA. Signor Presidente, dopo aver sentito l'intervento dei colleghi che mi hanno preceduto, anche se non era nelle mie intenzioni, penso che si debba un momentino richiamare la storia di questo provvedimento se vogliamo fare un po' di chiarezza, dopo un po' di confusione e nei colleghi e nei cittadini, ma soprattutto se vogliamo capire perchè oggi in quest'Aula si giunge alla richiesta del voto di fiducia.

Per alcuni versi rimango sbalordito per come a volte, su alcuni argomenti, si esce dal seminato. Il decreto-legge si rifà al testo del

decreto-legge di accompagnamento della legge finanziaria, così come era stato modificato dalla Camera dei deputati, e viene oggi ripresentato in questa Aula: mi riferisco al decreto-legge n. 547 del 30 dicembre 1988.

Il provvedimento di cui ho parlato viene a decadere, dopo essere stato approvato dal Senato anche con emendamenti sia della maggioranza che dell'opposizione, il giorno 6 febbraio 1989. Il Governo reitera poi il decreto-legge n. 547 con il decreto-legge n. 77, che oggi è in discussione, recuperando così il testo licenziato allora dal Senato, che aveva accolto numerosi emendamenti in prima lettura.

Quello che oggi mi stupisce è che nelle stesse dichiarazioni – che sono andato a rileggermi – fatte alla Camera dei deputati, molti rappresentanti dei Gruppi della maggioranza già allora avevano sottolineato il fatto che su questa questione si stava intervenendo per la terza volta. I rappresentanti stessi delle opposizioni, tra cui il Partito comunista italiano, annunciavano sì il voto contrario, però prendevano atto di alcuni significativi miglioramenti introdotti nel provvedimento rispetto al testo originario. Io dico che il provvedimento, che avrebbe dovuto ricevere allora, parecchi mesi fa, l'approvazione delle Camere (il provvedimento che oggi discutiamo è del 4 marzo, quindi è in scadenza), che è stato reiterato, rischia ancora oggi di decadere un'altra volta. (*Commenti del senatore Sanesi*).

Non è quindi necessario, secondo noi socialisti (non c'è la necessità oggettiva), procedere oggi ad ulteriori approfondimenti di questo testo che, in realtà, era già stato sufficientemente corretto ed integrato dai due rami del Parlamento, come ora ho ricordato...

SANESI. È stato anche peggiorato.

MARNIGA... in accoglimento anche delle richieste e degli aggiustamenti sia della maggioranza che da parte di alcune opposizioni. (*Commenti del senatore Sanesi*).

La richiesta di fiducia da parte del Governo è dunque abbondantemente e ampiamente motivata, così come espressa in quest'Aula, mentre – a nostro modo di vedere – risulta incomprensibile l'atteggiamento obiettivamente ed anche palesemente ostruzionistico dell'opposizione e per alcuni aspetti – lo devo rilevare – anche parzialmente contraddittorio rispetto agli orientamenti che erano emersi nell'altro ramo del Parlamento. Probabilmente, vi sono motivazioni di altra natura che oggi pesano sull'esame di questo provvedimento.

Per il Gruppo socialista l'ulteriore blocco e inceppamento dell'esame di questo provvedimento, in Commissione trasporti prima, con la presentazione e la discussione di numerosissimi emendamenti, e poi qui in Aula, non solo rappresenta l'aspetto più deteriore – se vogliamo così dire – dell'incapacità e dell'impotenza del Parlamento ad approvare i decreti- legge, ma costituisce anche un serio pregiudizio all'attuazione e alla realizzazione della manovra finanziaria, che è volta al rientro e al contenimento della spesa pubblica. A questo proposito, voglio dissentire, democraticamente, per carità, dalle affermazioni fatte dal senatore Libertini, il quale insiste nel voler affermare o nel non voler capire che anche e soprattutto in questo settore si sono consumati e si stanno consumando notevolissimi sprechi.

LIBERTINI. Io capisco che li state ingenerando ulteriormente.

MARNIGA. Il continuo rinvio di questo provvedimento, senatore Libertini, sicuramente – questo è un dato di fatto – allontana la definizione di quelle ulteriori misure legislative, alcune delle quali sono già qui pronte per essere discusse, che sono necessarie per adeguare la politica dei trasporti alle necessità del nostro paese e per fare, collega Corleone, delle opportune scelte. Le fantasticherie, quali quelle della FIAT che domina, che compra e vende dappertutto, o del caos nelle città le lasciamo agli altri, anche perchè devono essere provate, senatore Corleone. È per questi motivi, signor Presidente e onorevoli Ministri, che termino il mio intervento, che varrà anche come dichiarazione di voto del mio Gruppo, a nome del quale esprimo la fiducia al Governo. (*Applausi dalla sinistra*).

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

REZZONICO. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, l'occasione odierna della presentazione della questione di fiducia al Governo su di un tema pur importante quale quello dei trasporti rischia, anche dal tono degli interventi, di assumere un significato che va ben oltre la tematica contenuta nel decreto-legge e mi induce a rilevare come si stia verificando una situazione anomala per quanto riguarda il lavoro del Parlamento e del Senato. Ha già ricordato il senatore Marniga come questo decreto, pur espressione di un atto di Governo, sia stato poi rielaborato significativamente sia dalla Camera dei deputati, come dalla Commissione trasporti del Senato, con utili contributi anche da parte dell'opposizione.

Mi sono illuso che questo schema operativo consentisse di affrontare questo decreto al di fuori di alcuni eccessi demagogici, che ancora oggi in quest'Aula sono echeggiati. I presupposti che giustificavano il decreto sui trasporti, che di fatto all'inizio era un provvedimento di accompagnamento della legge finanziaria, riguardavano due aspetti sui quali dovremmo tutti convenire. Il primo è che si tratta di uno degli strumenti con il quale avviare il risanamento della finanza pubblica nel nostro paese, riducendo alcuni sprechi che per effetto del sistema si determinano nella spesa pubblica stessa.

Il secondo presupposto era quello di avviare una responsabilizzazione della classe dirigente politica a livello degli enti locali (regioni, province e comuni) in ordine alla stessa spesa. Ritengo che questi obiettivi che il Governo si è dato non siano limitati all'azione di Governo o di maggioranza, ma siano obiettivi che tutto il Parlamento e tutte le forze politiche debbono perseguire, se vogliamo che il nostro paese si evolva verso livelli economici e di qualità della vita compatibili con quelli del sistema europeo con il quale ci confrontiamo. In questo senso va letta l'azione, la proposta del Governo che abbiamo fatto propria come maggioranza: questa per molti versi porta ad una riduzione della spesa in ordine al fondo nazionale dei trasporti con la diminuzione di 400 miliardi, però non mi sembra corretto confrontare questa cifra con spese, condivisibili o meno, che in altri settori (come quello degli stanziamenti per i campionati mondiali di calcio evocato oggi) possono rappresentare un elemento di comparazione.

Il problema era quello di dare alla nostra realtà strutturale (che negli enti locali si articola nel sistema dei trasporti) il segnale che è finito un tempo troppo lungo nel quale i *deficit* dei sistemi di trasporto dei vari enti locali, dei consorzi, dei comuni e delle aziende municipalizzate potevano trovare, ad ogni occasione data da leggi finanziarie, un ripianamento a pie' di

lista; di fatto, qualsiasi spesa venisse apportata e qualsiasi bilancio si presentasse in termini deficitari finivano poi per trovare nello Stato e quindi nella spesa pubblica una copertura – come dicevo – totale. Era una situazione non più tollerabile e per contro il sistema tariffario era sicuramente inadeguato rispetto ai costi, per cui ora abbiamo una media di introiti che si aggira dal 15 al 25 per cento dei costi, quando negli altri paesi europei confrontabili con il nostro questo ordine di grandezza arriva fino al 50-60 per cento, nel senso che la gran parte dei costi di gestione delle aziende locali di trasporto pubblico sono pagati attraverso il meccanismo tariffario.

Se poi guardiamo il versante delle Ferrovie dello Stato, è noto a tutti come da parte di questo ente si sia portata avanti nel corso di decenni una politica di assunzione che ha portato ad una situazione ipertrofica del personale che, se poteva essere giustificabile come una specie di surroga assistenziale negli anni del dopoguerra, oggi, di fronte all'evoluzione economico-sociale del nostro paese, non può più essere tollerata. Dico allora che, come nel corso di questo decennio si è avviato un processo di ristrutturazione economica da parte delle aziende private, per cui sono state in grado di recuperare ritardi rispetto all'economia mondiale ed oggi si collocano in termini di profitti ai massimi livelli, anche in confronto con altre realtà europee ed internazionali, la stessa azione dovrebbe essere svolta anche nell'ambito delle strutture pubbliche; vale a dire che anche le aziende di trasporto pubblico, anche le Ferrovie dello Stato debbono procedere ad una ristrutturazione del sistema che consenta di raggiungere criteri di economicità nell'ambito della gestione.

Dico che il Parlamento avrebbe una grossa occasione di lavoro sotto questo profilo se, invece di limitarsi a discutere le proposte del Governo, fosse in grado non solo di assecondare l'azione governativa, ma anche di corroborarla facendo proposte che nascano dal Parlamento ma siano proiettate a realizzare gli obiettivi che giustamente il Governo si è assegnato. Per cui, quando l'opposizione, collega Libertini, parla di programma alternativo, questo termine rischia di essere una semplice espressione verbale, giacchè in realtà non si configura con proposte concrete che diano il segno di questo orientamento e che quindi siano poi praticabili nel sistema economico dal punto di vista della loro efficacia.

Il secondo aspetto è quello della responsabilizzazione della classe dirigente politica a livello degli enti locali. Sono convinto che non si sia in presenza di un neocentralismo: per molti versi si è in presenza di un nuovo atteggiamento del Governo centrale di fronte ad una specie di anarchia economico-gestionale che si verifica nelle realtà periferiche. Noi non possiamo più accettare il criterio per il quale i bilanci delle varie municipalizzate, dei vari consorzi di enti locali, dei singoli comuni, delle singole regioni, possono prevedere spese al di fuori del controllo delle entrate. Quindi, sotto questo profilo, il decreto così come formulato innova significativamente, perchè determina con molta esplicitazione che in tutti i casi nei quali, rispetto ai parametri fissati dal Governo, i singoli enti locali svolgano un'azione di bilancio deficitario, tocca agli stessi enti locali reperire i mezzi finanziari per la copertura dei *deficit* stessi.

Penso che anche su questo vi debba essere un atteggiamento comune da parte di tutte le forze politiche, perchè il risanamento della finanza pubblica passa anche attraverso questa impostazione.

Sul piano più generale, è indubbio che il sistema dei trasporti nel nostro paese è un sistema inadeguato rispetto alla evoluzione economica del paese stesso. Qui si apre il famoso tema del rapporto pubblico-privato ed allora dobbiamo anche chiederci se è opportuno che si prosegua nell'atteggiamento, che rischia di essere per molti versi ideologico, di privilegiare la gestione pubblica rispetto alla gestione privata. Sono convinto, cioè, che il trasporto pubblico debba essere prevalente rispetto al trasporto privato, però vorrei fosse esplicitato e fosse chiaro che questo non significa necessariamente una gestione pubblica del sistema di trasporto pubblico (questo vale per le Ferrovie dello Stato, vale per gli enti locali). Ed allora teniamo presente che il processo di ammodernamento del sistema dei trasporti passa attraverso infrastrutture da realizzare, che non riguardano soltanto l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato ed il riutilizzo dei cosiddetti rami secondari, ma che riguardano anche i sistemi intermodali di collegamento tra i diversi mezzi di trasporto e il sistema delle metropolitane leggere, che qui è stato evocato per quanto riguarda le aree metropolitane ad alta densità abitativa. C'è allora da interrogarsi su quanto è accaduto anche al comune di Milano, dove uno stanziamento di 270 miliardi, disponibile per realizzare un primo esperimento di metropolitana leggera, per motivi che ancora oggi sono oscuri alla pubblica opinione, è stato bloccato e la linea metropolitana leggera non si andrà quindi a realizzare.

Per contro, c'è un disegno di legge Tognoli-Santuz che prevede stanziamenti a carico dello Stato con contributi significativi agli enti locali per realizzare sistemi di metropolitane leggere nelle venti principali città italiane. Anche qui c'è da chiedersi come rendere efficace ed operativo questo intervento ed anche sotto questo profilo è chiaro allora che il criterio della gestione privata di queste realizzazioni – quindi non soltanto in termini di appalto dei lavori, ma anche in termini di gestione privatistica – potrebbe essere assunto come elemento di novità tale da consentire di fatto di realizzare e di gestire quelle infrastrutture di trasporto che oggi sono indubbiamente necessarie.

Non è stato toccato oggi, ma è un tema che si correla anche ad una delle osservazioni polemiche dei senatori Libertini e Corleone, il problema del rapporto tra i cosiddetti potentati privati – leggasi FIAT – che privilegerebbero o privilegiano, perchè il loro interesse economico è evidente, lo sviluppo del sistema di trasporto privato e la motorizzazione privata rispetto al trasporto pubblico. Ma a questo proposito bisogna essere molto espliciti: non possiamo colpevolizzare la FIAT perchè la FIAT fa l'interesse dei propri azionisti; dobbiamo semmai colpevolizzare il sistema pubblico che non è in grado di contrapporsi o di riequilibrare lo strapotere, che io non vedo tanto in termini di *lobby* quanto nell'incapacità e nella lentezza di scelte da parte del Parlamento in ordine ai provvedimenti che anche qui il ministro Santuz ha più volte sollecitato in relazione, ad esempio, a tutto il sistema dei trafori e di collegamento, quindi, con l'Europa e al sistema dell'alta velocità.

Nell'ambito del decreto-legge vi è una parte riferita al trasporto marittimo, e mi pare che sia questa anche un'occasione in cui bisogna dare atto con molta franchezza e linearità al ministro Prandini dell'azione di ristrutturazione che ha avviato per quanto riguarda il sistema dei porti, che si collega anche al discorso del sistema dei trasporti-merci e del trasporto marittimo. Vi è stata una azione di privatizzazione che evidentemente ha cozzato contro alcune sacche di privilegi che da decenni erano presenti nel nostro paese, e sotto questo profilo avrei auspicato che il ministro Prandini

avesse il consenso di tutte le forze politiche presenti in Parlamento per questa azione. Invece, anche in questa occasione ci siamo accorti come molto spesso, quando ci sono di mezzo corporazioni sindacali, la frantumazione del fronte politico rischi per molti versi di essere un elemento di freno al processo di ammodernamento del paese, piuttosto che essere un elemento favorevole.

Da ultimo il tema dell'attacco allo Stato sociale, che ancora oggi è stato evocato in termini di critica al Governo: tutte le volte che si interviene nella riduzione della spesa pubblica – leggasi trasporti e sanità – si afferma che si attacca lo Stato sociale. Lo Stato sociale va rivisitato, rivisto criticamente: poichè, come nei trasporti e nella sanità, la gran parte della spesa è rappresentata dal costo del personale, c'è da chiedersi innanzitutto quale sia la produttività di questo stesso personale. In secondo luogo, anche in questo caso vi sono meccanismi che nel corso di decenni si sono determinati, per cui abbiamo alcuni dati emblematici: ad esempio, per le Ferrovie dello Stato abbiamo 20 persone per chilometro, mentre nelle Ferrovie concesse, che hanno un esercizio simile o comunque comparabile a quello delle Ferrovie dello Stato, abbiamo la media di 5 addetti per chilometro. Sotto questo profilo, è chiaro che una revisione critica dello Stato sociale in questo ambito, così come strutturato, è una necessità che deve condurci anche ad un atteggiamento mentale diverso in ordine a questa impostazione. L'appuntamento del 1992 infatti anche per questi temi rappresenta un momento di confronto e di verifica con gli altri paesi europei che per molti versi hanno condizioni economiche e sociali più evolute delle nostre, ma che possiedono anche sicuramente sistemi organizzativi strutturalmente più adeguati e moderni rispetto alla realtà italiana.

Ritengo che non siamo in presenza di uno stato confusionale del Governo e della maggioranza, ma che siamo in presenza di una volontà del Governo, che la maggioranza fa propria, di incidere in questa realtà del nostro paese, e nella realtà dei trasporti, dando dei segnali. Oltretutto, l'ordine di grandezza delle cifre che emergono in termini di risparmio è molto limitata e, vorrei aggiungere una opinione personale, troppo limitata, rispetto al grado di problematicità del sistema dei trasporti nel nostro paese, così come attualmente gestito, per cui apprezzo che il Governo abbia posto la fiducia di fronte ad un ostruzionismo ormai palese del Gruppo comunista, che tendeva a far decadere il decreto. Questo è un piccolo passo, ma significativo, per poter avanzare nel processo di risanamento del paese, che è la ragion d'essere del Governo De Mita e sul quale la maggioranza ed il Gruppo della Democrazia cristiana sono impegnati a dare tutto il proprio apporto. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Ha facoltà di parlare il Ministro della marina mercantile.

* PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori...

LIBERTINI. Il ministro Prandini inizia l'ostruzionismo al suo decreto-legge.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. L'ostruzionismo viene superato dal voto di fiducia. Quindi, penso che tutti noi siamo particolarmen-

te soddisfatti del fatto che questa sera presumibilmente concludiamo la lunga, lunghissima discussione in merito ad un provvedimento che è strettamente collegato alla legge finanziaria, per cui sarebbe stato più coerente se fosse stato approvato in concomitanza con l'approvazione della legge finanziaria. Comunque, il tempo che abbiamo dedicato ad approfondire e a scandagliare tutti gli aspetti di una rivisitazione della politica per i trasporti – e quindi anche per il trasporto marittimo – ritengo che possa essere considerato di una qualche utilità nella misura in cui è cresciuta in questo Parlamento la consapevolezza della necessità di una riforma organica ed intermodale dei trasporti del nostro paese e quindi della necessità di un intervento che faccia chiarezza anche in riferimento alle scelte frammentarie privilegiate in passato.

Desidero scusarmi con gli onorevoli senatori per essere intervenuto a questo dibattito con qualche minuto di ritardo, dovuto alla mia partecipazione all'assemblea annuale dell'Assonave, dove è stata affrontata la necessità indilazionabile di una organica politica di tutto il comparto dell'economia marittima del paese. È necessario che il nostro paese si rimetta a volare alto in riferimento alla concorrenzialità sempre più agguerrita che riscontriamo sui mercati internazionali, in particolare da parte degli operatori dell'Estremo Oriente, sempre più presenti anche sul mercato europeo. È necessario far maturare all'interno del Consiglio dei ministri della Comunità economica europea la consapevolezza di una organica politica che accomuni, in qualche misura, gli sforzi di tutti i Governi nazionali, per sostenere un comparto economico così rilevante non solo per il nostro paese ma per la Comunità stessa.

Noi abbiamo l'impressione che ci troviamo alla vigilia di una nuova stagione, di una stagione più rasserenante rispetto al recente passato durante il quale abbiamo conosciuto una profonda crisi non solo dell'industria armatoriale ma anche di quella cantieristica. Certamente, a livello comunitario, si avverte la necessità di far maturare la disponibilità a concorrere anche a quegli ammortizzatori sociali che i nostri sindacati e i nostri operatori avevano dato, in qualche misura, per scontata, in modo da praticare quella revisione della politica cantieristica che possa arricchire la stessa cantieristica, specialmente la maggiore, di quella connotazione tecnologica indispensabile per stare sui mercati. Da ciò deriva la necessità di uno sforzo di razionalizzazione, di europeizzazione delle strutture portanti al servizio dell'economia marittima.

La vicenda della portualità non è una questione a sè stante, ma deve essere collocata in questa visione complessiva per una politica europea adeguata al rilancio dell'economia marittima nel nostro paese. Quando noi diciamo, o andiamo ad accreditare, che c'è la volontà da parte del Governo di privatizzare strutture che non possono che appartenere alla sfera pubblica, qual è la realtà portuale, noi evidentemente non diamo un contributo alla chiarezza degli obiettivi che intendiamo perseguire, ma soprattutto in qualche misura andiamo a fuorviare l'opinione pubblica rispetto alle necessità che dobbiamo perseguire.

Siamo consapevoli che le cause dell'inefficienza della portualità italiana non sono ascrivibili solo alla vetusta organizzazione del lavoro portuale, anche se sappiamo che le incrostazioni ed i parassitismi che si annidano in questa vecchia, antiquata organizzazione del lavoro portuale sicuramente concorrono in modo considerevole ad accrescere un'immagine di inefficien-

za della nostra portualità. Però vicino a questa causa principale ne esistono altre, e non di poco conto, come gli appesantimenti amministrativi e burocratici, il disservizio doganale, ma soprattutto la mancanza di intermodalità che mi pare ancora non recepita totalmente a livello del dibattito parlamentare in corso alla Camera dei deputati, là dove si stanno discutendo iniziative legislative per corrispondere a questa necessità. Ora è necessario che il Parlamento quanto prima possa discutere ed approvare una riforma organica della portualità, dei sistemi portuali e della classificazione dei porti nel nostro paese anche perchè è indispensabile che in quella occasione si diano cadenze programmate agli investimenti possibili per privilegiare interventi a favore della stretta connessione tra portualità, aeroporti, ferrovie ed autostrade. Solo così saremo in grado di stare sul mercato europeo, solo così riusciremo veramente ad essere credibili nella domanda di un salto di qualità nell'organizzazione dei servizi portuali.

È indispensabile che tutto questo venga richiamato, anche per giustificare un elemento di pura immagine, qual è contenuto in questo decreto, cioè l'abolizione del servizio obbligatorio del portabagagli. La Camera dei deputati, quando in prima lettura approvò questo passaggio, di fatto ha manifestato per la prima volta la disponibilità vera e concreta a rimettere in discussione tutta l'organizzazione delle operazioni portuali in riserva, che sono sicuramente una delle cause principali dell'appesantimento dei costi nei nostri servizi portuali. Il servizio di portabagagli obbligatorio veniva pagato per servizio non prestato e dopo l'introduzione dei decreti del Ministro della marina mercantile, ma soprattutto alla luce dell'accordo tra Ministro e sindacati (accordo che sta per essere attuato in tutti i porti del paese), evidentemente abbiamo fatto chiarezza in merito a questi servizi non resi ma che comunque vengono a incidere sui costi della portualità. Il fatto che noi abbiamo previsto l'ipotesi (poi concretizzatasi d'accordo con il sindacato) che oltre il 50 per cento delle operazioni portuali sono fuori riserva dal lavoro portuale, di fatto significa dimezzare come costi tale 50 per cento di operazioni portuali, in quanto vengono pagate a costi industriali anzichè a costi praticati per le operazioni nella portualità che, come il Senato senz'altro è a conoscenza, sono gravate di oltre il 300-350 per cento di addizionali varie che vengono poi a mettere totalmente fuori mercato il nostro servizio di portualità.

Tutto questo processo che è stato avviato ha necessità di una riforma organica che solo il Parlamento può proporre. Noi abbiamo messo in discussione vecchie abitudini, consolidati privilegi, ma abbiamo adesso la necessità di garantire i diritti acquisiti che sono stati sottoscritti anche da parte governativa per quanto riguarda i rinnovi contrattuali e la situazione previdenziale dei lavoratori portuali, anche se siamo sempre più convinti che il lavoratore portuale deve collocarsi all'interno della struttura produttiva come un lavoratore italiano che abbia pari diritti e pari doveri rispetto ad altri lavoratori. Anche l'aspetto previdenziale dunque deve trovare una sua collocazione di omogeneità riguardo ad altre categorie anche perchè i decenni sono trascorsi e il lavoro nei nostri porti sempre più è espletato basandosi sul contributo della telematica che consente di programmare l'arrivo e la possibilità lavorativa nei porti.

È necessario che in tutte le componenti politiche si abbia la presa d'atto di un lavoro e di un consenso ricercato, che è tra l'altro maturato in quella particolare situazione in cui era Genova, particolare soprattutto per la indisponibilità ad un confronto ragionevole, ad un confronto teso ad un

accordo che certamente si dà l'obiettivo dell'ingresso nel mercato unico europeo il 1° gennaio del 1993, ma che ha bisogno certamente di quella gradualità applicativa che con il sindacato abbiamo conseguito e che credo ci consenta di avere il tempo necessario non solo per elaborare una riforma organica, ma anche per praticare tappe di avvicinamento agli obiettivi che ci siamo dati di integrazione nel mercato unico europeo.

Gli ampi obiettivi che ci prefiggiamo, anche in questo decreto, sono appunto quelli di dar maggiore razionalità all'intervento pubblico nel trasporto marittimo. Sino al 1988, di fatto, il Ministero della marina mercantile aveva il compito di rimborsare a pie' di lista tutte le spese che le aziende del gruppo Finmare andavano a sostenere nell'attuazione di programmi di trasporti approvati una volta ogni tanto dall'autorità politica ma sempre senza avere il Ministero nè il Ministro poteri tali da intervenire nel controllo reale della gestione.

Presidenza del presidente SPADOLINI

(*Segue* PRANDINI, *ministro della marina mercantile*). Con questa iniziativa legislativa, noi di fatto mettiamo in condizione la Finmare e le sue società collegate di praticare un modello organizzativo delle tabelle armatoriali che siano confrontabili con quelle praticate dagli armatori privati, pur certamente controllando che la sicurezza per i viaggiatori ed il trasporto sia garantita.

Non è cosa di poco conto riuscire, nell'arco di un anno, a praticare un risparmio di oltre 100 miliardi e certamente abbiamo anche controllato che questa diminuzione nelle sovvenzioni non comporti la cancellazione di servizi essenziali. Inoltre il confronto che si è aperto con le organizzazioni sindacali, ma anche con gli enti locali, ci ha consentito di ragionare prima di autorizzare la cancellazione di questa o di quell'altra linea. Tale verifica è ancora in corso e sicuramente noi riteniamo che anche la riaffermata disponibilità a consentire al capitale privato di compartecipare in misura minoritaria all'interno delle società del gruppo Finmare sia un altro degli elementi che concorrono a rafforzare l'esigenza di una gestione moderna ed efficiente nel comparto delle partecipazioni statali, in particolare per quanto riguarda il trasporto marittimo. Si tratta quindi di una manovra che ha una sua logica che si inserisce in una revisione della politica italiana in rapporto al comparto di economia marittima del paese che per troppo tempo, forse, è stato marginale nelle considerazioni e nel confronto tra le forze sociali e le forze politiche nel nostro paese, ma che necessita, questo comparto, oggi, di una politica vigorosa in tempi ravvicinati e stretti in modo che ci sia la possibilità di ridare respiro e prospettive in previsione del mercato unico europeo.

Noi ci muoviamo, quindi, con questo provvedimento in questo contesto; siamo consapevoli che le difficoltà che abbiamo incontrato erano in qualche misura prevedibili, ma siamo anche convinti che la scelta che abbiamo compiuto, anche tramite questo decreto, si inserisce in quella necessità, da

tutti riaffermata, di ridare spazio ed iniziativa, ma soprattutto di ridare prospettiva alla capacità imprenditoriale del nostro paese certamente nella garanzia di erogare servizi essenziali al cittadino, ma anche rimettendo in circuito l'iniziativa privata nel comparto dei servizi, allorquando si tratta di maggiorare ed integrare il servizio essenziale che comunque deve essere garantito, soprattutto nelle realtà più marginali e più sottosviluppate del paese.

Con queste ragioni, con queste motivazioni che stanno a fondamento della nostra iniziativa, della nostra proposta di Governo, noi riteniamo di assolvere agli obiettivi che il Parlamento ha approvato con la legge finanziaria e quindi di poter essere, entro giugno di quest'anno, in condizioni di definire anche le convenzioni con la Finmare che tengano conto di tutte le osservazioni, di tutti gli ordini del giorno che in queste tre tornate di discussione il Parlamento ha sollecitato come elemento qualificante della presenza pubblica nel servizio del trasporto marittimo. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il sottosegretario di Stato per i trasporti.

GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, non si tiene conto, nella discussione che si è svolta, se non da parte di qualcuno dei colleghi, del fatto che la legge originaria era un provvedimento di accompagnamento della legge finanziaria e che fu trasformata in decreto-legge per darle vigore dal 1° gennaio 1989 e che un ulteriore ritardo nell'approvazione del decreto-legge potrebbe compromettere sempre più l'esito della manovra finanziaria messa in atto dal Governo.

D'altra parte non è giusto affermare che il Governo, ponendo la fiducia, ha inteso decapitare la discussione, come è stato detto poc'anzi.

Credo che abbia ragione in parte il senatore Corleone quando dice che se ne è discusso tanto di questo decreto-legge e che è venuto addirittura a noia per quei colleghi che si occupano più direttamente di questo problema. Non solo, ma sono state accolte in questo decreto molte modifiche proposte dalla Camera dei deputati o dal Senato stesso. Credo che il senatore Marniga abbia chiaramente indicato tutte le modifiche che sono state apportate da parte della maggioranza e da parte dell'opposizione perchè il Governo quando ha reiterato i decreti lo ha sempre fatto nella forma in cui erano stati approvati dall'una o dall'altra Camera, anche se poi si riapriva il discorso delle ulteriori modifiche e degli ulteriori emendamenti.

Tuttavia, credo che sia anche opportuno ricordare che il decreto-legge n. 77, in special modo all'articolo 1, non si limita a perseguire un obiettivo contingente come quello del contenimento della spesa pubblica nel settore dei trasporti, ma mira a riportare ad uno stato fisiologico una situazione attualmente priva di ogni logica pianificatoria. Infatti, all'articolo 1, comma secondo, che è il cuore del provvedimento, è detto: «Ciascuna regione è obbligata a definire entro sette mesi dall'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».

Si tratta quindi di un provvedimento che cerca di fare chiarezza sulle reali esigenze della domanda di trasporto e sulla costruzione di una offerta

che al suo interno non contenga linee concorrenti fra loro, aree superservite ed aree del tutto marginalizzate, con costi economici che siano realmente misurabili. Quando si parla del taglio di stanziamenti che è stato apportato si pone l'accento solamente sull'insufficienza dei fondi a disposizione per questo fine, ma non si tiene affatto conto del gran numero di sprechi e di duplicazioni esistenti sulle stesse linee, che sono tutte finanziate con contributi pubblici, per cui siamo in presenza di una concorrenzialità stimolata dalla stessa mano pubblica. La riduzione di questi fondi serve, tra le altre cose, a vedere dove sono esattamente queste duplicazioni e a richiamare la responsabilità delle regioni perchè, linea per linea, verifichino dove avvengono gli sprechi e le duplicazioni.

Credo sia a conoscenza di tutti i colleghi che questi sono fatti obiettivi, esistenti nella realtà. A mio parere, uno dei meriti maggiori di questo decreto, pur tra le manchevolezze che esso può avere, è proprio quello di riuscire a correggere questo difetto, vale a dire l'esistenza di una concorrenzialità tra linee sovvenzionate dalla stessa mano pubblica.

Tutti gli emendamenti che sono stati proposti, e che naturalmente decadono vista la decisione del Governo di porre la fiducia, e tutte le considerazioni importanti e valide che sono state fatte da diversi colleghi dell'opposizione, affinchè trovassero posto nel decreto esigenze di carattere ambientale o di difesa delle aree deboli e marginali, appaiono non necessari perchè sia i bacini di traffico che i piani regionali di trasporto devono necessariamente contenere al proprio interno risposte concrete a tutte queste problematiche. Pertanto, molte delle preoccupazioni, giuste in sè, obiettive e valide, che non possono non riconoscersi tali, trovano proprio nella formazione dei bacini di traffico e nella elaborazione dei piani regionali di trasporto la soluzione adeguata. Ecco perchè noi riteniamo che per molte di queste cose, che di per sè – ripeto – sono giuste, valide ed opportune, non si possa non tener conto del fatto che esse saranno recepite in quella sede.

Il Governo, dunque, valuta il provvedimento in esame, oltre che atto a raggiungere i fini contingenti del contenimento delle spese e di completamento della manovra finanziaria, propedeutico alle riforme del sistema dei trasporti. Con questo provvedimento certamente si rende più facile il passaggio alla parte programmatica: naturalmente la prima parte, quella relativa ai trasporti su strada e ferroviari, non può non attenere alla riforma della legge n. 151, la quale – come loro sanno – è già all'ordine del giorno del Senato.

Ritardare questo provvedimento significa ritardare l'esame delle vere riforme che devono essere approvate in questo settore e che sono già all'ordine del giorno al Senato, come lo saranno le modifiche che si intendono introdurre al sistema delle Ferrovie dello Stato. Ecco perchè, fra gli altri aspetti positivi del decreto, oltre quello del contenimento della spesa, oltre quello di impedire che vi siano linee concorrenti tra di loro (entrambe sovvenzionate dalla mano pubblica), c'è anche quello di sgombrare e di preparare il terreno alle importanti riforme che devono essere realizzate in questo settore.

Anche per questo aspetto molte delle cose sostenute dai colleghi, soprattutto dell'opposizione, credo possano trovare un giusto recepimento in questa ottica e in questo taglio del provvedimento che stiamo esaminando. È un provvedimento senza il quale probabilmente non si potrebbe procedere

ad affrontare seriamente le grandi riforme, sia per quanto attiene al trasporto su strada, sia per quanto concerne il trasporto ferroviario. (*Applausi dal centro e del ministro Santuz*).

PRESIDENTE. Prima di procedere alle dichiarazioni di voto e alla votazione finale, ricordo che l'articolo 1 del disegno di legge n. 1710, sull'approvazione del quale il Governo ha posto la questione di fiducia, è il seguente:

Art. 1.

1. Il decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547.

Ricordo che la Camera dei deputati ha apportato le seguenti modificazioni in sede di conversione del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77.

All'articolo 1:

al comma 3, primo periodo, le parole: «15 marzo 1989» *sono sostituite dalle seguenti:* «15 aprile 1989»; *e sono aggiunte, in fine, le parole:* «, al fine di individuare sistemi alternativi di trasporto che, pur raggiungendo l'obiettivo di un maggiore contenimento dei costi, offrano, altresì, il servizio ai cittadini residenti in zone a domanda debole»;

al comma 3, secondo periodo, le parole: «31 marzo 1989» *sono sostituite dalle seguenti:* «30 aprile 1989»;

al comma 3, terzo periodo, le parole: «15 aprile 1989» *sono sostituite dalle seguenti:* «15 maggio 1989»;

sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«7-*bis*. Il comma 1 dell'articolo 2 del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 1987, n. 18, è sostituito dal seguente:

"1. Gli enti locali devono provvedere alla copertura della residua quota del 20 per cento dei disavanzi di esercizio delle aziende o delle gestioni dirette di trasporto relativi agli anni 1982, 1983, 1984, 1985 e 1986 che non ha 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. L'annualità di ammortamento dei mutui è a carico degli enti locali. In caso di inerzia degli enti locali, si applicano le disposizioni relative all'intervento sostitutivo di cui all'ultimo comma dell'articolo 59 della legge 10 febbraio 1953, n. 62".

7-*ter*. Il Ministero dei trasporti, al fine di promuovere il riassetto e la razionalizzazione delle strutture tecnico-amministrative della gestione governativa delle ferrovie Calabro-Lucane e di accelerare il risanamento tecnico ed economico previsto dall'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, è autorizzato, per i servizi di trasporto assunti in gestione diretta con le leggi 23 dicembre 1963, n. 1855, e 18 marzo 1968, n. 368, a procedere allo scorporo dei servizi svolgentisi nel territorio della regione Calabria, ferma restando la gestione diretta da parte dello Stato con gli stessi criteri e modalità di cui al secondo comma dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1963, n. 1855. I criteri organizzativi di ripartizione tra le due aziende commissariali verranno definiti con apposito decreto del Ministro dei trasporti, sentite le regioni interessate.

7-*quater*. Ai servizi automobilistici esercitati dalle gestioni governative su affidamento regionale o di enti locali continuano ad essere applicate le disposizioni di cui alla legge 10 aprile 1981, n. 151.

7-*quinquies*. Al fine di evitare un ulteriore indebitamento delle aziende di trasporto pubblico urbano ammesse ai benefici di cui al decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 1987, n. 18, relativi alla copertura dei disavanzi di gestione per gli anni dal 1982 al 1986, le regioni devono provvedere agli adempimenti di cui al decreto del Ministro del tesoro del 9 febbraio 1987, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 97 del 28 aprile 1987, e relative circolari esplicative, nel termine perentorio di sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Fino alla liquidazione del credito connesso ai benefici sopra menzionati, sono sospese le procedure inerenti alle posizioni debitorie delle aziende di trasporto pubblico urbano citate per pagamenti dovuti all'amministrazione dello Stato a saldo e/o ad anticipazione di tributi e per quelli dovuti all'INPS o all'INAIL a saldo e/o ad anticipazione di contributi previdenziali. Detta sospensione opera comunque soltanto entro il limite dei crediti vantati dalle citate aziende di trasporto pubblico urbano, quali risultano dai bilanci consuntivi delle medesime relativi agli anni dal 1982 al 1986».

L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

«Art. 2. – 1. Al fine 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 l'anno 1989 e di lire 400 miliardi per l'anno 1990, così come previsto dalla tabella A annessa alla legge 24 dicembre 1988, n. 541, è riservato alle finalità di cui all'articolo 11, quarto comma, della legge 10 aprile 1981, n. 151, con una riserva fino al 50 per cento per l'acquisto di autobus ecologici o con alimentazione alternativa al gasolio, con le modalità di cui all'articolo 12 della legge stessa».

All'articolo 8, il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. I contratti e le convenzioni di cui al comma 1 aventi durata non superiore a cinque anni sono stipulati, e le relative spese sono eseguite, secondo criteri da stabilire, con esclusione di ogni forma di gestione fuori bilancio, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro

del tesoro, anche in deroga alle norme di contabilità generale dello Stato, all'articolo 14 della legge 28 settembre 1942, n. 1140, ed all'articolo 27 della legge 29 marzo 1983, n. 93, nel rispetto dei princìpi di carattere generale disposti in materia con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 febbraio 1989, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 58 del 10 marzo 1989».

All'articolo 9:

il comma 3 è sostituito dal seguente:

«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 dalle tariffe praticate dalle Ferrovie dello Stato per uguali percorrenze e uguali servizi. La sovvenzione di equilibrio per l'anno 1988 è definitivamente regolata con i medesimi criteri e procedure di cui all'articolo 14 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, detraendo, con imputazione alle somme corrisposte per tale anno, l'anticipazione già concessa ai sensi dell'articolo 11 della stessa legge 5 dicembre 1986, n. 856. L'eventuale saldo sarà regolato in sede di corresponsione della sovvenzione di equilibrio da liquidarsi per l'ultimo periodo di vigenza delle convenzioni di cui al presente comma. 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 venti anni quale normale periodo di vita. Al termine di tale periodo le navi devono essere sostituite, salvo speciale autorizzazione del Ministero della marina mercantile»;

al comma 5 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Il Ministro della marina mercantile può autorizzare, su motivata richiesta delle società sovvenzionate, avanzata sulla base di situazioni specifiche o di particolare disagio, incrementi tabellari non superiori al 10 per cento rispetto alla tabella di armamento prefissata»;

al comma 7, quarto periodo, le parole: «entro tre mesi» *sono sostituite dalle seguenti:* «entro cinque mesi»;

al comma 8, primo periodo, dopo le parole: «anche per le società esercenti servizi sovvenzionati del gruppo FINMARE (Tirrenia, Adriatica, Toremar, Caremar, Siremar, Saremar)», *sono aggiunte le seguenti:* «, nonchè per la SIRM, per gli ufficiali RT utilizzati dalle stesse»;

al comma 8, secondo periodo, le parole: «decreto interministeriale medesimo» *sono sostituite dalle seguenti:* «medesimo decreto»; *e dopo le parole:* «degli elementi all'uopo rilevati rispetto a quanto previsto dal comma 10», *sono aggiunte le seguenti:* «Il pensionamento anticipato del personale eccedente comporta la risoluzione di diritto del rapporto di lavoro»;

dopo il comma 8, è aggiunto il seguente:

«8-*bis*. Le convenzioni di cui ai commi precedenti tengono conto, per quanto attiene ai parametri medi obiettivi riguardanti il personale marittimo

e amministrativo, della effettiva consistenza degli organici quale risulta dalla graduale riduzione degli stessi per effetto del pensionamento anticipato di cui al comma 8, nonchè dei contratti collettivi di lavoro già stipulati alla data di sottoscrizione delle convenzioni medesime ed approvati dal Ministero della marina mercantile e dei conseguenti accordi sindacali in essere. Dalla data di entrata in vigore del decreto del Ministro della marina mercantile di cui al comma 8, cessa nei confronti del personale eccedente l'effetto della eventuale opzione già esercitata ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 791, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1982, n. 54».

All'articolo 10, al comma 6, le parole: «in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione» *sono sostituite dalle seguenti:* «in misura pari al tasso programmato di inflazione».

Ricordo altresì che il testo degli articoli del decreto-legge, comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati, 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 gradualmente ridotto sulla base dei risultati acquisiti in applicazione dei princìpi e dei criteri di cui al comma 2 e parallelamente al risanamento delle gestioni di cui allo stesso comma 2. 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 con rispetto del carattere di socialità del trasporto pubblico locale, nonchè del regolamento CEE n. 1191/69 in ordine agli obblighi di servizio pubblico.

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 risanamento delle relative gestioni. A tale scopo le regioni determinano la ripartizione dei contributi statali loro assegnati 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. 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, e della previsione di non concorrenzialità tra servizi sovvenzionati dei bacini di traffico, definiti dalle regioni dopo avere 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 sette 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.

3. Per l'anno 1989 il Ministro dei trasporti, con decreto emanato di concerto con il Ministro del tesoro, sentita 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 15 aprile 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, al fine di individuare sistemi alternativi di trasporto che, pur raggiungendo l'obiettivo di un maggiore contenimento dei costi, offrano, altresì, il servizio ai cittadini residenti in zone a domanda debole. Entro il 30 aprile 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 15 maggio 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. 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. Dette speciali agevolazioni possono avere decorrenza soltanto dal 1° gennaio dell'anno successivo. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce, entro il 30 giugno 1989, per l'anno 1990, 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 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 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.

4. Gli enti locali o i loro consorzi provvedono alla copertura di eventuali disavanzi di gestione delle aziende a carico 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.

5. Per il rapido raggiungimento delle finalità di cui all'autorizzazione di spesa indicata all'articolo 13, comma 15, della legge 11 marzo 1988, n. 67, il Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri della marina mercantile e 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 i comuni di Messina, di Reggio Calabria, 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.

6. 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.

7. 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 per avviare un processo di accorpamento globale, le gestioni governative per la ferrovia Alifana e per la ferrovia Benevento-Napoli vengono accorpate in un'unica gestione.

7-*bis*. Il comma 1 dell'articolo 2 del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 1987, n. 18, è sostituito dal seguente:

«1. Gli enti locali devono provvedere alla copertura della residua quota del 20 per cento dei disavanzi di esercizio delle aziende o delle gestioni dirette di trasporto relativi agli anni 1982, 1983, 1984, 1985 e 1986 che non ha 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. L'annualità di ammortamento dei mutui è a carico degli enti locali. In caso di inerzia degli enti locali, si applicano le disposizioni relative all'intervento sostitutivo di cui all'ultimo comma dell'articolo 59 della legge 10 febbraio 1953, n. 62».

7-*ter*. Il Ministero dei trasporti, al fine di promuovere il riassetto e la razionalizzazione delle strutture tecnico-amministrative della gestione governativa delle ferrovie Calabro-Lucane e di accelerare il risanamento tecnico ed economico previsto dall'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, è autorizzato, per i servizi di trasporto assunti in gestione diretta con le leggi 23 dicembre 1963, n. 1855, e 18 marzo 1968, n. 368, a procedere allo scorporo dei servizi svolgentisi nel territorio della regione Calabria, ferma restando la gestione diretta da parte dello Stato con gli stessi criteri e modalità di cui al secondo comma dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1963, n. 1855. I criteri organizzativi di ripartizione tra le

due aziende commissariali verranno definiti con apposito decreto del Ministro dei trasporti, sentite le regioni interessate.

7-*quater*. Ai servizi automobilistici esercitati dalle gestioni governative su affidamento regionale o di enti locali continuano ad essere applicate le disposizioni di cui alla legge 10 aprile 1981, n. 151.

7-*quinquies*. Al fine di evitare un ulteriore indebitamento delle aziende di trasporto pubblico urbano ammesse ai benefici di cui al decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 1987, n. 18, relativi alla copertura dei disavanzi di gestione per gli anni dal 1982 al 1986, le regioni devono provvedere agli adempimenti di cui al decreto del Ministro del tesoro del 9 febbraio 1987, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 97 del 28 aprile 1987, e relative circolari esplicative, nel termine perentorio di sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Fino alla liquidazione del credito connesso ai benefici sopra menzionati, sono sospese le procedure inerenti alle posizioni debitorie delle aziende di trasporto pubblico urbano citate per pagamenti dovuti all'amministrazione dello Stato a saldo e/o ad anticipazione di tributi e per quelli dovuti all'INPS o all'INAIL a saldo e/o ad anticipazione di contributi previdenziali. Detta sospensione opera comunque soltanto entro il limite dei crediti vantati dalle citate aziende di trasporto pubblico urbano, quali risultano dai bilanci consuntivi delle medesime relativi agli anni dal 1982 al 1986.

Articolo 2.

1. Al fine 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 l'anno 1989 e di lire 400 miliardi per l'anno 1990, così come previsto dalla tabella A annessa alla legge 24 dicembre 1988, n. 541, è riservato alle finalità di cui all'articolo 11, quarto comma, della legge 10 aprile 1981, n. 151, con una riserva fino al 50 per cento per l'acquisto di autobus ecologici o con alimentazione alternativa al gasolio, con le modalità di cui all'articolo 12 della legge stessa.

Articolo 3.

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 ferroviarie, 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, acquisiti 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.

Articolo 4.

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».

Articolo 5.

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 = CTTp», 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 civili assistiti 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, a seguito della deliberazione del proprio bilancio di previsione, 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*. 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.

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

Articolo 6.

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.

Articolo 7.

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.

Articolo 8.

1. Ai fini dell'esercizio delle competenze statali in materia di indirizzo, coordinamento e gestione nel settore dei trasporti anche in attuazione delle leggi 1° dicembre 1986, n. 870, e 18 marzo 1988, n. 111, il Ministro dei trasporti è autorizzato a stipulare contratti e convenzioni per il potenziamento e la gestione dei sistemi informatici del Ministero dei trasporti, in base ai criteri e secondo le direttive fissate dal Ministro medesimo.

2. I contratti e le convenzioni di cui al comma 1 aventi durata non superiore a cinque anni sono stipulati, e le relative spese sono eseguite, secondo criteri da stabilire, con esclusione di ogni forma di gestione fuori bilancio, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, anche in deroga alle norme di contabilità generale dello Stato, all'articolo 14 della legge 28 settembre 1942, n. 1140, ed all'articolo 27 della legge 29 marzo 1983, n. 93, nel rispetto dei princìpi di carattere generale disposti in materia con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 15 febbraio 1989, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 58 del 10 marzo 1989.

CAPO II

NORME IN MATERIA DI TRASPORTI MARITTIMI
E CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME

Articolo 9.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1990, la sovvenzione di 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, 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 massima efficienza. 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 dalle tariffe praticate dalle Ferrovie dello Stato per uguali percorrenze e uguali servizi. La sovvenzione di equilibrio per l'anno 1988 è definitivamente regolata con i medesimi criteri e procedure di cui all'articolo 14 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, detraendo, con imputazione alle somme corrisposte per tale anno, l'anticipazione già concessa ai sensi dell'articolo 11 della stessa legge 5 dicembre 1986, n. 856. L'eventuale saldo sarà regolato in sede di corresponsione della sovvenzione di equilibrio da liquidarsi per l'ultimo periodo di vigenza delle convenzioni di cui al presente comma. 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 venti anni quale normale periodo di vita. Al termine di tale periodo le navi devono essere sostituite, salvo speciale autorizzazione del Ministero della marina mercantile.

4. Entro un mese 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 dell'applicazione delle norme internazionali di sicurezza e dei servizi resi e dei mezzi nautici utilizzati. Il Ministro della marina mercantile può autorizzare, su motivata richiesta delle società sovvenzionate, avanzata sulla base di situazioni specifiche o di particolare disagio, incrementi tabellari non superiori al 10 per cento rispetto alla tabella di armamento prefissata.

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 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 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 e 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 più rappresentative a livello nazionale, 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 RT, 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 – eccedente 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 del gruppo FINMARE (Tirrenia, Adriatica, Toremar, Caremar, Siremar, Saremar), nonchè per la SIRM, per gli ufficiali RT utilizzati dalle stesse. 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 medesimo decreto sulla base degli elementi all'uopo rilevati rispetto a quanto previsto dal comma 10. Il pensionamento anticipato del personale eccedente comporta la risoluzione di diritto del rapporto di lavoro. 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.

8-*bis*. Le convenzioni di cui ai commi precedenti tengono conto, per quanto attiene ai parametri medi obiettivi riguardanti il personale marittimo e amministrativo, della effettiva consistenza degli organici quale risulta dalla graduale riduzione degli stessi per effetto del pensionamento anticipato di cui al comma 8, nonchè dei contratti collettivi di lavoro già stipulati alla data di sottoscrizione delle convenzioni medesime ed approvati dal Ministero della marina mercantile e dei conseguenti accordi sindacali in essere. Dalla data di entrata in vigore del decreto del Ministro della marina mercantile di cui al comma 8, cessa nei confronti del personale eccedente l'effetto della eventuale opzione già esercitata ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 791, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1982, n. 54.

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.

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.

Articolo 10.

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 per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) 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 o 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. Il provvedimento di concessione, contenente la determinazione del canone, costituisce titolo esecutivo per la riscossione coattiva del canone stesso e di quelli determinati in virtù di successivi adeguamenti.

4. Per la riscossione dei crediti assistiti da titoli esecutivi, le amministrazioni dello Stato e gli enti gestori dei beni del demanio marittimo si avvalgono del servizio centrale della riscossione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 gennaio 1988, n. 43, ai sensi dell'articolo 69 del decreto stesso.

5. 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.

6. 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 pari al tasso programmato di inflazione.

7. 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 adottare 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.

8. Sono abrogate le norme del codice della navigazione e del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), nonchè ogni altra norma che siano in contrasto con il presente decreto.

Articolo 11.

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

Passiamo alla votazione finale.

PAGANI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAGANI. Signor Presidente, a nostro parere il ricorso al voto di fiducia da parte del Governo su questo provvedimento ha cambiato di molto i termini della discussione e della situazione. Purtroppo non è la prima volta che si ricorre al voto di fiducia non come verifica di una volontà politica del Parlamento nei confronti del Governo su fatti politici di rilevanza e di importanza di carattere generale, ma vi si ricorre come espediente procedurale per approvare in tempi regolamentari decreti-legge che hanno avuto, per un motivo o per l'altro, una vita travagliata in Parlamento.

Certamente questo ricorso al voto di fiducia procedurale – diciamo così – non può riscuotere il consenso del Parlamento e neppure del nostro Gruppo, anche se però evidentemente dobbiamo riconoscere che il Governo si trova ad operare in uno stato di necessità e in questo stato ha dovuto porre la fiducia. Del resto non giunge inaspettato il fatto che questo decreto-legge, che riguarda argomenti e provvedimenti di accompagnamento alla legge finanziaria, debba essere approvato mediante l'apposizione del voto di fiducia: non era certo un mistero.

Voglio ricordare che noi stessi – e non solo noi – come Gruppo avevamo denunciato questo pericolo al momento in cui si era varata la legge finanziaria del 1989. Avevamo detto precisamente che l'aver voluto raggiungere il traguardo formale dell'approvazione della legge finanziaria entro le scadenze di legge, senza aver però approvato i provvedimenti finanziari, costituiva evidentemente un'approvazione di fatto solamente formale. Avevamo approvato in buona sostanza una scatola vuota, il cui riempimento attraverso l'approvazione dei decreti delegati avrebbe potuto – avevamo detto allora – e dovuto – diciamo adesso – attuarsi attraverso il

ricorso allo strumento del decreto-legge, che sappiamo essere uno strumento che restringe la discussione del Parlamento, che ne restringe la principale funzione istituzionale e, qualora vada al di là dei termini consentiti, costringe, come di fatto sta avvenendo in questo caso, a porre il voto di fiducia, che anch'esso dovrebbe essere strumento del tutto eccezionale, da riservarsi a casi assolutamente eccezionali, e comunque uno strumento politico e non uno strumento procedurale.

D'altra parte, noi stessi con la riforma dei procedimenti di approvazione della legge finanziaria, che abbiamo approvato lo scorso anno, ci siamo posti dei termini per la presentazione dei documenti finanziari ed ormai stanno giungendo i termini previsti per la presentazione dei documenti preliminari per la legge finanziaria del 1990. Sarebbe quindi del tutto grottesco se dovessimo iniziare a discutere i documenti relativi alla legge finanziaria del 1990 senza ancora avere approvato i provvedimenti attuativi della legge finanziaria del 1989. Evidentemente non avrebbe alcun significato. Allora eccoci costretti, giocoforza, a ricorrere al voto di fiducia come espediente procedurale e non come momento politico di alta intensità ed eccezionalità.

Per di più, così come sta accadendo oggi, questo tipo di voto di fiducia procedurale, oltre ad essere – come ho detto – uno strumento improprio, carica anche la discussione di una drammaticità politica che, proprio come nel caso in discussione, non è assolutamente giustificata ed introduce elementi di tensione, anche di carattere istituzionale, che sono del tutto artificiali, perchè dobbiamo ricordare a noi stessi, come è già stato ricordato, che stiamo approvando in questo momento un provvedimento che è già stato approvato da quest'Aula (se non sbaglio il 6 febbraio), che è stato in sede di Commissione ampiamente discusso, che è stato modificato con l'introduzione di numerose varianti e che oggi ci viene riproposto nella stessa forma. Ricordo benissimo che nel momento in cui abbiamo approvato il precedente decreto la discussione non era carica di quella drammaticità che invece ha oggi, anche da parte delle opposizioni, le quali sì non avevano approvato il provvedimento, ma avevano riconosciuto che all'interno di esso vi erano degli elementi di positività che restano oggi, anzi direi che sotto un certo punto di vista gli elementi di positività contenuti nel decreto sono aumentati col passare dei mesi e con l'aggravarsi della situazione dei trasporti in Italia.

Proprio ricordando che questo provvedimento è già stato discusso, noi non entreremo nel merito su cui, peraltro, dobbiamo dire che condividiamo le linee di fondo, che sono tese al conseguimento di obiettivi che molte volte, da tutti i Gruppi politici presenti in questa Assemblea, sono stati ripetutamente richiesti al Governo, e sono gli obiettivi ispirati ai princìpi di economia, ai princìpi di maggiore efficienza operativa nei trasporti, gli obiettivi cioè di dare alla nazione un sistema dei trasporti che sia efficiente, che sia efficace, che sia tempestivo, che consenta, in altre parole, di utilizzare il sistema dei trasporti come elemento essenziale dell'organizzazione di una società moderna. Ormai la pendolarità, la mobilità sono divenute elementi essenziali della vita di una nazione moderna, lo vediamo da tutto quanto sta accadendo. Anche con riguardo al fatto industriale i trasporti non sono più, come una volta, un elemento staccato dal processo industriale, ma sono un elemento inserito nel processo industriale stesso. Ormai le aziende non lavorano più tenendo i materiali nel magazzino, ma lavorano affidandosi al sistema dei trasporti. Se questo non è efficiente anche tutto il mondo produttivo ne risente ed in una forma drammatica.

Non possiamo neppure dire che sia mancato il dibattito, che sia mancato il confronto in tutti questi mesi. Il ministro Prandini giustamente riassumeva nel suo intervento le linee essenziali di quella che è stata la vicenda e la discussione che è intercorsa, ed è ancora in atto, nel campo dei trasporti marittimi. E non possiamo non dare atto al ministro Prandini della sua attività che è valsa, al di là di qualsiasi giudizio, a smuovere una situazione che da troppo tempo si stava incancrenendo in Italia. Da troppo tempo si andava denunciando da tutte le parti politiche che gli scali ed i porti italiani non erano più frequentati dalle linee commerciali, che si preferiva andare a scaricare la merce a Rotterdam per portarla a Genova, anzichè sottostare ai balzelli ed alle condizioni praticate nei nostri porti. Lo stesso dicasi delle necessità che si avvertono per il trasporto urbano, per quello aereo, per il trasporto ferroviario e per quello marittimo, tutti punti che vengono toccati in questo decreto-legge, certamente non risolti, ma che rappresentano punti fondamentali, per cui sarebbe pleonastico ed inutile ricordare i problemi, in particolare in una dichiarazione di voto.

Dobbiamo pensare ai riflessi economici, sociali e ambientali legati ad alcuni aspetti dei trasporti che sono già stati ricordati in questa sede, e non possiamo non condividere i princìpi informatori del provvedimento. È stato ricordato dal sottosegretario Ghinami, in un intervento che forse non è stato seguito con la dovuta attenzione, un punto fondamentale contenuto nell'articolo 1 di questo provvedimento: l'obbligo per le regioni di definire i bacini di traffico ed il piano regionale dei trasporti. È questo un punto essenziale, un punto conoscitivo senza il quale non possiamo pensare di praticare effettivamente una riforma dei trasporti. Per tutta la scorsa legislatura abbiamo parlato del *master plan* dei trasporti, del piano generale dei trasporti; ebbene, ecco uno dei primi atti concreti che fa uscire questo piano generale dei trasporti dalla nebulosa in cui si trovava, ponendolo in condizioni di attuabilità. Credo che su questo punto nessuno possa dissentire, così come nessuno può dissentire dalla responsabilizzazione delle regioni affinchè si concorra al risanamento della gestione e non venga più effettuato il rimborso a piè di lista dei servizi pubblici.

Evitare la concorrenzialità tra le diverse forme di trasporto entrambe sovvenzionate dallo Stato: tutti noi conosciamo situazioni in cui la ferrovia corre parallelamente alla strada; la ferrovia è gestita e pagata dallo Stato e le linee private che corrono sulla strada che affianca la ferrovia sono sovvenzionate dalla regione. In molti casi, evidentemente, il cittadino preferisce servirsi dell'autocorriera, del mezzo privato perchè questo passa sulla piazza anzichè fermarsi poco fuori dal paese; allora lo Stato fa viaggiare i treni vuoti mentre le corriere viaggiano piene. Parliamo in questo caso di rami secchi, ed io inviterei il Ministro ad effettuare una verifica di questo tipo per quanto riguarda i rami secchi.

Gli altri punti fondamentali, come quello che si riferisce allo sviluppo della intermodalità, agli interventi sulla azienda autonoma, all'assistenza del volo, affermano dei princìpi che tutti, molte volte, abbiamo invocato in quest'Aula.

Certo, il decreto-legge non ha la pretesa di risolvere il problema dei trasporti, e nessuno ha mai affermato questo, ma noi riteniamo che sia un punto significativo di partenza, che ci mette in grado di affrontare concretamente questo problema.

Sul piano politico non siamo dell'avviso che le responsabilità di tali situazioni siano da addebitare tutte e solo al Governo o alla maggioranza, così

come sostiene l'opposizione, e neanche tutte sono da addebitare al cattivo funzionamento del Parlamento, così come da molte parti di maggioranza e di opposizione si sostiene. Ciascuno, certo, ha le sue responsabilità: anche la maggioranza ha le sue responsabilità, ed è un elemento del gioco politico – riconosciamolo – evidenziare da una parte le responsabilità dell'altra parte politica. Ma c'è un punto su cui tutti abbiamo concordato: l'inadeguatezza delle nostre istituzioni e del nostro apparato statale a gestire una nazione avanzata qual è l'Italia di oggi. Questo è il vero problema di fondo che non riusciamo a risolvere e che non può essere risolto solo dalla maggioranza, ma che deve essere risolto con il concorso di tutte le parti politiche e non soltanto di queste ultime. Fino a quando non si affronterà con impegno e determinazione da parte di tutti il problema istituzionale, saranno inutili i palliativi e le riformette come quella che ho prima ricordato: la legge n. 468, la legge finanziaria, che noi abbiamo salutato con tanto entusiasmo, anche in quest'Aula, ed i cui risultati oggettivi riscontriamo oggi con la posizione della questione di fiducia sul decreto-legge al nostro esame.

Il Gruppo socialdemocratico ripropone con forza il tema prioritario delle riforme istituzionali che però – e desidero sottolinearlo in questa sede – non va considerato isolatamente. Riformando semplicemente le istituzioni non risolviamo il problema: insieme alle istituzioni dobbiamo anche riformare l'apparato statale in base a dei modelli omogenei ad una società che avanza. Quindi, con queste indicazioni, con queste considerazioni e tenuto conto che in fondo questo problema è stato caricato di una drammaticità che non gli compete, noi esprimeremo il nostro voto di fiducia che è un voto di approvazione di un provvedimento che era stato già approvato due mesi fa, che non è stato modificato, che certamente non è un provvedimento che può risolvere i problemi dei trasporti in Italia, che tuttavia costituisce un punto fermo dal quale partire e con il quale cominciare ad incidere su questo problema che è uno dei nodi fondamentali in Italia, sotto il profilo economico, dello sviluppo della nazione e ambientale. (*Applausi dal centro-sinistra, dal centro e dalla sinistra*).

RASTRELLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* RASTRELLI. Signor Presidente, onorevoli Ministri, onorevoli colleghi, quando una forza politica è chiamata ad esprimersi su un provvedimento di legge attraverso la forma coatta del voto di fiducia, le argomentazioni a sostegno della propria opposizione devono essere di duplice aspetto: un aspetto politico prevalente ed un aspetto tecnico-legislativo in via secondaria. Sotto il profilo dell'aspetto politico, a nostro avviso, questa sera abbiamo la conferma che la fiducia posta sul provvedimento non è altro che uno strumento di debolezza, nel senso che la Costituzione materiale – cioè quella Costituzione non scritta nei testi sacri – ha stabilito che un Governo più è debole e più è vicino a concludere la sua grama esistenza, più ricorre ad atteggiamenti coatti di forza nei confronti del Parlamento per determinare l'approvazione di quei provvedimenti legislativi che in fondo poi sono stati la causa della sua caduta, della sua decozione dal punto di vista tecnico-istituzionale. Quindi, in questo momento ci troviamo non solo alla vigilia di un'altra prova di forza di natura politica, qual è quella del voto di fiducia che

sarà discusso e realizzato alla Camera, ma ci troviamo di fronte ad un voto di fiducia chiesto semplicemente per poter portare a termine uno di quei provvedimenti collegati alla legge finanziaria, provvedimento che, nonostante il dibattito e la lunga discussione, non è riuscito ancora a trovare il consenso da parte delle forze politiche.

Nella sua relazione l'unica voce della maggioranza, quella del senatore Rezzonico, ha chiaramente detto che la posizione del voto di fiducia sul provvedimento sarebbe la risposta all'ostruzionismo fatto rispetto a questo decreto-legge dal Partito comunista. Certamente non siamo d'accordo su questa valutazione perchè il Partito comunista ha fatto in materia la propria parte, come una parte di opposizione ferma, decisa, corretta, ma sostanzialmente rigidissima è stata fatta dai nostri rappresentanti, particolarmente da parte del senatore Sanesi che ha sempre sostenuto che provvedimenti di questo genere, frazionati, di piccolo momento, che operano su una serie di tipi di attività senza una visione organica ed unitaria, non sono provvedimenti utili nè ai fini della regolazione strutturale dei settori nei quali si interviene, nè ai fini del risparmio che si vorrebbe conseguire.

A noi sembra che questo voto di fiducia, rispetto ai problemi che sono stati sollevati da questo decreto-legge, sia non solo l'atto finale di debolezza di un Governo che già sa di essere destinato presto a scomparire dalla scena politica italiana, ma un fatto grave in quanto introduce l'approvazione di norme che vanno a confliggere – dobbiamo dirlo chiaramente – con l'assetto istituzionale del paese. Con quale coraggio un Governo ed un Parlamento attraverso il voto di fiducia approvano una materia che ha già sollevato un conflitto istituzionale se è vero, come ho sentito dai tecnici e come i Ministri hanno riconosciuto, che tre regioni hanno già impugnato il decreto-legge di fronte alla Corte costituzionale? Infatti una potestà riconosciuta alle regioni viene improvvisamente avocata, con una visione neocentralistica che fa ridere perchè il neocentralismo o il centralismo di un Governo, di uno Stato è una cosa estremamente seria, è un principio filosofico di come condurre e regolare la società, è una scelta finale di atteggiamenti, ma il centralismo operato volta per volta, secondo certe circostanze e per piccoli provvedimenti o per interventi di media portata significa soltanto una contraddizione dei termini filosofici, storici, culturali, ideologici, politici. E noi siamo qui per risparmiare solo 400 miliardi, cioè la decima parte di quanto il Governo ha stanziato soltanto per «imbellettare» gli stadi per i mondiali del '90; ha ragione il collega Pollice: noi facciamo questa operazione di conflitto istituzionale per 400 miliardi di risparmio quando 4.000 miliardi si sono spesi soltanto per «imbellettare» gli stadi, non solo quello di San Siro, ma anche quello di Napoli e gli altri, che fino a questo momento avevano magnificamente svolto la loro funzione. Allora il Governo, se vuole essere neocentralista in materia di finanze, e potrebbe essere utile sotto l'aspetto di un autentico governo dell'economia, deve assumere un altro principio: una rigidità assoluta nei confronti di tutti i canali, non un intervento mirato soltanto in certe circostanze.

Si diceva che con questo intervento si riuscirà nel complesso a recuperare un risparmio di 2.000 miliardi, trasferendo il carico dalla finanza centrale alle finanze periferiche, e si diceva altresì: non so gli enti locali, i comuni come faranno; devono soltanto tagliare le linee o devono triplicare, quadruplicare il costo del biglietto con l'effetto, giustamente già qui rilevato, che quando si moltiplica un costo di un servizio reso, la domanda del servizio

si riduce, per cui l'importo complessivo che proviene non è tale da giustificare la riforma?

Siamo quindi in una fase veramente confusionale da parte del Governo e l'opportunità magari di rinnovare con decreto questo provvedimento, senza porre la fiducia, soltanto per consentire un ampliamento delle sfere di intervento a correzione, dell'impostazione, poteva essere un risultato non solo politicamente valido, ma anche politicamente responsabile.

Siamo quindi, signor Presidente, onorevoli Ministri, di fronte ad un decreto che per la sua limitata entità deve presupporre altre scelte politiche, altrimenti non ci si spiega l'accanimento con cui il Governo difende, in una manovra così scollata, come è quella complessivamente della finanza pubblica, questo decreto, e fa fior da fiore sotto certi aspetti nella sua azione politica. Cosa c'è alla base di questo discorso? Quello che denunciano i comunisti, che si vuole definitivamente sconvolgere il sistema dei trasporti per dare soltanto un privilegio assoluto dello sviluppo smodato del trasporto su gomma? Si vuole penalizzare – come ricordava la senatrice Moltisanti, mi dispiace di dover citare un caso particolare, che però è indicativo di un principio – un tratto di ferrovia come quello che va da Siracusa a Ragusa e a Canicattì, che serve il prodotto agricolo della zona, materia deteriorabile facilmente, per avviare poi questo, tramite il trasporto aereo, presso i mercati naturali, senza aver fatto neanche le strade che lo dovrebbero sostituire. Si crea quindi una sorta di confinazione per prodotti di un certo valore. E il quadro globale, il piano dei trasporti, l'assetto intermodale, vogliamo studiarli? C'è un Ministro che possa sostenere che questo decreto costituisca un'ipotesi di piano di assetto intermodale? No, nessuno. Anzi, tutti i Ministri che sono intervenuti hanno detto che questo è un provvedimento di natura finanziaria fatto per risparmiare, in attesa di studiare un piano intermodale. Tutti siamo d'accordo sul piano intermodale, bisogna rinnovare le ferrovie, siano ad alta velocità o a media velocità poco importa, credo, purchè siano ferrovie funzionanti; bisogna creare le grandi direttrici marittime di trasporto che sono nell'Adriatico e nel Tirreno, bisogna che il Governo assuma questa impostazione, mentre invece il Governo non fa niente sul piano di una visione globale organica dei trasporti e chiede all'opposizione di varare provvedimenti per i quali c'è solo una penalizzazione degli utenti e degli enti locali che non sanno in quali condizioni potranno trovarsi per gestire il servizio.

Queste nostre posizioni non sono di ostruzionismo ma di meditazione: di fronte a queste scelte cosa deve fare l'opposizione? Accettare i problemi del Governo, farsene carico in proprio o reagire come ha fatto il nostro collega Sanesi e come hanno fatto i membri comunisti della Commissione? Si è cercato di preparare emendamenti che spostassero il piano economico e finanziario ad un piano di scelte strutturali. Il conflitto è evidente rispetto a tali posizioni e quindi il Governo viene a porre la fiducia sul provvedimento che sarà varato così come grosso modo il Governo lo volle in sede di legge finanziaria ma che non risolverà alcun problema ed anzi creerà un grave conflitto istituzionale e determinerà negli enti locali una paralisi in ogni azione di riassetto dei trasporti. E poichè essi, come ha affermato il senatore Pagani, sono oggi una componente essenziale dello sviluppo e dell'economia, il penalizzarli, il lasciarli senza possibilità di funzionamento significa fare un attentato all'economia complessiva del paese.

Questi motivi politici oltre a quelli di tecnica legislativa sono più che sufficienti per giustificare il fermissimo voto contrario del Gruppo del

Movimento sociale italiano-Destra nazionale. (*Applausi dalla destra. Congratulazioni*).

FASSINO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FASSINO. Onorevole Presidente, onorevoli Ministri, colleghi senatori, dichiaro che i senatori liberali voteranno la fiducia posta dal Governo sul disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge n. 77 del 4 marzo 1989, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e concessioni marittime.

Il fatto, onorevoli colleghi, è peraltro coerente con la posizione di parte componente della maggioranza, nè sarebbe oltretutto concepibile essere ad un tempo nella maggioranza e non ribadire poi la fiducia al Governo che di tale maggioranza è espressione, anche se la fiducia stessa, come avviene oggi, è richiesta come espediente procedurale determinato dalla ristrettezza dei tempi e soprattutto dalla necessità di operare concretamente più che non, come altri colleghi dicevano, da debolezza.

Oggi si verifica questo, in altre occasioni si è verificata la stessa cosa.

Desidero, onorevole Presidente, richiamarmi alle valutazioni tecniche già espresse da altri colleghi, sia nel dibattito sia nelle dichiarazioni di voto favorevole, a quanto è stato detto in quest'Aula prima e a quanto successivamente nel dibattito in Commissione. Ritengo che a quei criteri ci si possa richiamare proprio per quanto concerne il merito, considerate le finalità che il decreto stesso si propone ai fini di una indispensabile, peraltro a gran voce richiesta da tutti, efficienza del sistema dei trasporti che lo stesso Ministro e lo stesso Sottosegretario poc'anzi hanno richiamato, Ministro e Sottosegretario ai quali esprimo per i rispettivi Dicasteri a cui sono preposti la solidarietà dei senatori liberali. Ciò non toglie, onorevoli colleghi, che anche noi non ci auguriamo che si possa in futuro ricorrere meno ai decreti e più invece ai disegni di legge e cioè ad una più ampia e serena discussione e quindi ad una minore fretta nell'operare in campo legislativo. È un richiamo che tutti insieme ci facciamo e che dovrebbe trovare conferma nelle riforme istituzionali di cui tanto si parla e che tardano molto a venire per rendere più efficace e valido quanto noi operiamo nelle Aule del nostro Parlamento.

Con queste premesse, onorevole Presidente, onorevoli Ministri, colleghi senatori, e con queste valutazioni certo non tecniche ma anche con questo augurio che ho espresso e che ritengo sia condiviso da tutti, i liberali voteranno a favore del decreto. (*Applausi dal centro*).

RIVA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIVA. Annuncio il voto contrario del Gruppo della Sinistra indipendente con le motivazioni di cui al mio intervento in discussione. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

DIPAOLA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DIPAOLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo, il Gruppo repubblicano voterà la fiducia al Governo sulla conversione in legge del decreto-legge n. 77 che, attuando e fornendo strumenti alla manovra finanziaria, introduce alcuni elementi di riforma e soprattutto mette a fuoco l'esigenza che nel settore dei trasporti, in tutti i suoi vari segmenti, si attui una riforma più complessiva dal settore del trasporto urbano all'aviazione civile, dal trasporto su rotaia ai trasporti marittimi.

Questo provvedimento comporta un intervento collegato alla manovra annuale e pluriennale della legge finanziaria. Esso si limita a richiedere, in termini espliciti e chiari, che sia soddisfatta quell'esigenza di programmazione che è stata posta al centro del piano generale dei trasporti e che purtroppo si è andata perdendo col tempo.

Gli scenari cui il provvedimento si riferisce nell'ambito degli obiettivi circoscritti e limitati posti dalla legge finanziaria sono purtroppo caratterizzati da cattive gestioni che in qualche modo finiscono per riflettersi su una interpretazione della socialità che, cercando di dare ai cittadini servizi più rispondenti alle loro esigenze, finisce poi per scaricare sugli stessi il costo dei disavanzi.

Con una serie di leggi che sono già all'esame del Parlamento e con le altre che si renderanno necessarie e, soprattutto, con lo strumento del CIPET e con la revisione del piano generale dei trasporti occorre cercare di realizzare una forma di integrazione e di razionalizzazione di un settore che, in termini di spesa complessiva, è uno di quelli che gravano in misura maggiore sulla finanza pubblica, ma è al tempo stesso strategico ai fini dello sviluppo.

Non posso svolgere in sede di dichiarazione di voto un esame particolareggiato del provvedimento che ci apprestiamo a votare, ma voglio fare soltanto alcune ulteriori considerazioni.

Nel settore del trasporto urbano ed extraurbano è necessario integrare e razionalizzare le varie modalità del trasporto stesso. Nel settore del trasporto occorre portare avanti con forza un'opera di risanamento che permetta al nostro paese di reinserirsi nelle correnti del traffico marittimo, battendo vecchie prerogative e privilegi di tipo medievale.

Riteniamo dunque necessaria una generale riforma del sistema (alla quale questo provvedimento dovrebbe aprire la strada) che, offrendo ai cittadini servizi più efficienti, riesca a farlo funzionare in modo migliore.

Concludo con una sola osservazione, signor Presidente: molto spesso si è ritenuto che l'intervento pubblico avesse il significato di una risposta socialmente qualificata. In base al provvedimento in esame e alla nostra stessa esperienza quotidiana, possiamo verificare che la presenza del servizio pubblico risponde sì a fini sociali, ma produce anche situazioni di cattive gestioni e di cattivi servizi che non sono più sopportabili. Prendendo lo spunto da questo provvedimento, invitiamo dunque il Governo ad adoperarsi in termini rapidi per una riforma complessiva del settore, riforma complessiva che la società italiana attende.

Per queste ragioni che ho sinteticamente ricordato, il Gruppo repubblicano voterà la fiducia al Governo. (*Applausi dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

ALIVERTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALIVERTI. Signor Presidente, onorevoli senatori, la decisione con la quale il Governo ha posto la fiducia sul decreto-legge, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime, non significa, ad avviso del nostro Gruppo, la volontà di imporre al Parlamento, con un atto di forza, un disegno riformatore reazionario, ma soltanto di concludere in maniera dignitosa un dibattito che ha assunto, di volta in volta, fisionomie diverse e che ha dimostrato di non saper sempre cogliere le finalità generali che con il provvedimento si intendevano realizzare.

È pertanto significativo che l'atto politico della fiducia abbia in qualche modo tolto l'imbarazzo che sin qui ha pervaso il comportamento di quanti hanno manifestato la loro opposizione e consenta di completare, almeno in questo ambito settoriale, un *iter* parlamentare tra i più complessi e accidentati.

Le ragioni che sottendono all'espressione non solo del voto favorevole del nostro Gruppo al disegno di legge, ma della fiducia al Governo, sono state ampiamente illustrate dai colleghi che, nelle varie fasi del dibattito, hanno sostenuto obiettivamente tesi che hanno consentito anche di intervenire in termini correttivi e migliorativi sul provvedimento.

Quanto ci preme però ribadire è che – a nostro avviso – il testo del provvedimento non solo corrisponde in modo adeguato alle esigenze della manovra economica del Governo, delineata dalla legge finanziaria in vigore quest'anno, ma avvia in modo sistematico un processo di riorganizzazione di un settore vitale per l'economia del paese e ristabilisce regole e princìpi che sembravano sin qui debordare dai criteri fondamentali delle gestioni aziendali. Ed è in forza di queste convinzioni che non possiamo accettare l'affermazione del collega Libertini in base alla quale si verrebbe a configurare con questo atto del Governo una sorta di stato confusionale che tenderebbe a mascherare, con il conferimento della fiducia, anche un atteggiamento confuso della maggioranza.

Se è vero che con il disegno di legge in esame si intendono anche conseguire delle economie gestionali, è altrettanto innegabile che si introducano nel settore dei trasporti regole comportamentali che non solo costituiranno la premessa dell'adozione di futuri provvedimenti, ma che riporteranno, tramite anche la responsabilizzazione degli enti locali e delle aziende, una maggiore prudenza e una più oculata preveggenza sia nella politica degli investimenti che in quella delle gestioni.

L'erogazione da parte delle regioni di contributi finalizzati al risanamento di esercizio, l'indicazione di criteri generali commisurati ai parametri di percorso e di mezzi, l'adozione del piano regionale come premessa di ogni scelta definitoria del servizio da sovvenzionare, costituiscono indubbiamente uno sforzo elaborativo di una nuova strategia che non potrà essere giudicata esclusivamente per i tagli o le riduzioni di finanziamento che la norma ha disposto. Ed ecco allora che il provvedimento deve essere valutato – e noi così lo giudichiamo – in termini non generali ed esaustivi della politica dei trasporti, ma come parte integrante dei provvedimenti già all'esame del Parlamento che, con lo strumento del CIPET, cioè il Comitato interministeriale dei trasporti, e con la revisione del piano generale dei trasporti, si propongono di operare in termini di razionalizzazione e di spesa complessiva in un settore che non è mai stato marginale nella finanza pubblica.

Se quanto ho detto ha una sua rilevanza in tema di trasporti locali, non minore valenza assumono le norme in materia di trasporti e di concessioni demaniali marittime che, nel contesto dei disegni di legge all'esame del

Parlamento in materia di cabotaggio e di riforma dell'ordinamento portuale, riconducono all'esigenza fondamentale, non mai sufficientemente ribadita, di diminuire il divario tra le nostre e le altrui condizioni di operatività, segnatamente per quelle del settore portuale, che comportano gravi ritardi nel predisporre servizi e strutture degni di un paese industrialmente avanzato. Ecco allora che si delineano in questo, come in altri settori oggetto di intervento da parte del Governo, esigenze di ordine generale che addirittura investono princìpi di ordine costituzionale.

Sono echeggiate in quest'Aula, nel dibattito che si sta concludendo, alcune annotazioni di censura nei confronti del Governo, al quale verrebbero attribuite intenzioni espropriative delle competenze regionali e quindi di riappropriazione di funzioni trasferite. Non credo che tale accusa possa essere formulata nei confronti del disegno di legge in esame, che anzi si propone principalmente di ribadire nel settore dei trasporti una competenza programmatoria, che non sempre in maniera soddisfacente è stata esercitata dalle regioni e dagli enti locali, e si pone, in materia di trasporti pubblici, ma in generale di modelli di governo locale, la necessità sempre più avvertita di introdurre nel nostro dibattito e quindi nei profili istituzionali, che con molta fatica tentiamo di ridefinire, dimensioni, e non soltanto fisiche, sempre più confacenti alle modificate esigenze sociali ed economiche delle nostre popolazioni.

I fenomeni sempre più accentuati di urbanizzazione e la costituzione anche se non istituzionalizzata di aree metropolitane impongono soprattutto nel campo della mobilità (ma non soltanto in quella) pubblica e privata l'adozione di misure che necessariamente si avvalgano di coordinamenti e di norme pianificatorie, che rivalutando e razionalizzando i trasferimenti brevi o medio-brevi evitino sconvolgenti fenomeni di conurbazione, che hanno lasciato lacerazioni sociali di difficile composizione.

Si pone oggi in definitiva più che mai l'esigenza di una rilettura in termini più appropriati e più realistici di una politica dei trasporti e in generale di una razionalizzazione dei percorsi soprattutto urbani, che sinora non ha segnato nel nostro paese apprezzabili risultati. Nel momento in cui, quindi, da parte nostra ci accingiamo ad esprimere la fiducia, vogliamo accompagnare il nostro voto con l'esortazione al Governo di voler procedere nella direzione di marcia che ha contrassegnato recentemente il comportamento del Presidente del Consiglio. La modifica di alcuni assetti istituzionali, l'adozione di strutture di governo locale più confacenti alle emergenti esigenze delle popolazioni, l'assunzione di princìpi di economicità nella gestione delle aziende pubbliche e quindi anche nel trasporto debbono caratterizzare costantemente l'azione del Governo e di conseguenza l'impegno del Parlamento. È anche per questo che oggi noi votiamo convintamente questo provvedimento, in quanto confidiamo che nella rinnovata fiducia il Governo tragga motivo e slancio per un'azione sempre più incisiva e sempre meglio rispondente alle aspettative della comunità nazionale. (*Applausi dal centro e dalla sinistra*).

Chiusura di votazione

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto per l'elezione di un senatore segretario e invito i senatori componenti la commissione di scrutinio a procedere allo spoglio delle schede.

(*I senatori componenti la commissione di scrutinio procedono allo spoglio delle schede*).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abis, Achilli, Acquarone, Alberici, Aliverti, Amabile, Andò, Andreini, Andriani, Angeloni, Antoniazzi, Arfè, Argan, Azzarà, Azzaretti,

Barca, Battello, Bausi, Benassi, Beorchia, Berlanda, Berlinguer, Bertoldi, Bissi, Bochicchio Schelotto, Boggio, Bollini, Bonora, Bosco, Bossi, Bozzello Verole, Brina, Busseti, Butini,

Cabras, Candioto, Cannata, Cappuzzo, Carlotto, Casadei Lucchi, Cascia, Casoli, Cassola, Castiglione, Cavazzuti, Ceccatelli, Chiesura, Chimenti, Cisbani, Citaristi, Coco, Colombo, Condorelli, Consoli, Corleone, Correnti, Cortese, Covatta, Coviello, Crocetta, Cutrera,

D'Amelio, De Cinque, Dell'Osso, De Vito, Diana, Di Lembo, Dionisi, Dipaola, Di Stefano, Donato, Dujany,

Elia, Emo Capodilista,

Fabris, Falcucci, Fassino, Favilla, Ferraguti, Ferrara Maurizio, Ferrari-Aggradi, Filetti, Fiori, Fogu, Fontana Alessandro, Fontana Elio, Fontana Giovanni Angelo, Fontana Walter, Forte, Franchi,

Galeotti, Gambino, Garofalo, Genovese, Giacchè, Giacovazzo, Giolitti, Giugni, Giustinelli, Golfari, Granelli, Grassi Bertazzi, Graziani, Gualtieri, Guizzi, Guzzetti,

Ianni, Ianniello, Iannone, Imbrìaco, Imposimato, Innamorato,

Jervolino Russo,

Kessler,

Leonardi, Libertini, Lipari, Lombardi, Longo, Lops, Lotti,

Maffioletti, Mancino, Manieri, Manzini, Margheriti, Mariotti, Marniga, Mazzola, Melotto, Meriggi, Mesoraca, Micolini, Misserville, Moltisanti, Montresori, Mora, Moro, Muratore, Murmura,

Natali, Neri, Nespolo, Nieddu, Nocchi,

Ongaro Basaglia, Onorato, Orlando, Ossicini,

Pagani, Parisi, Patriarca, Pavan, Pecchioli, Perina, Perricone, Perugini, Petrara, Picano, Pieralli, Pierri, Pinto, Pisanò, Pizzo, Pizzol, Poli, Pollice, Pollini, Postal, Pozzo,

Ranalli, Rastrelli, Rezzonico, Ricevuto, Rigo, Riva, Riz, Rosati, Ruffino, Ruffolo, Rumor,

Salvato, Salvi, Sanesi, Santalco, Santini, Saporito, Sartori, Scardaoni, Scevarolli, Scivoletto, Senesi, Signorelli, Signori, Sirtori, Spetič, Spitella, Sposetti, Strik Lievers,

Tagliamonte, Tani, Taviani, Tedesco Tatò, Torlontano, Tornati, Tossi Brutti, Toth, Tripodi,

Ulianich,

Vecchi, Ventre, Venturi, Vercesi, Vesentini, Vettori, Vignola, Visconti, Vitale, Volponi,

Zaccagnini, Zanella, Zangara, Zuffa.

Sono in congedo i senatori:

Bernardi, Bisso, Bo, Boato, Cappelli, Carli, Cattanei, Coletta, Cossutta, De Giuseppe, De Rosa, Ferrara Pietro, Gallo, Giacometti, Giagu Demartini, Greco, Leone, Meoli, Nebbia, Pasquino, Pulli, Spadaccia, Taramelli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori:

Calvi, Chiaromonte, Fioret, Gerosa, Mezzapesa, Rubner, Triglia, Vetere e Vitalone.

Ripresa della discussione

CASOLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASOLI. Signor Presidente, signori rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, il Gruppo socialista dichiara che voterà la fiducia che il Governo ha posto sul disegno di legge di conversione del decreto n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporto e di concessioni marittime. È un voto di fiducia – come è stato già sottolineato – richiesto per una duplice ragione: una ragione di carattere procedurale ed una di carattere sostanziale.

La ragione di carattere procedurale è data dal fatto che l'*iter* parlamentare di questo decreto-legge è stato piuttosto tormentato e vi è per contro la necessità di giungere ad una rapida approvazione del decreto stesso attraverso l'approvazione della legge di conversione, senza la quale la stessa manovra finanziaria del Governo risulterebbe incompleta. Ma vi è anche una ragione di carattere sostanziale, perchè il Governo ponendo la fiducia ha richiesto espressamente al Parlamento una pronuncia sulla validità della politica dei trasporti che si accinge a varare. E dobbiamo a questo proposito riconoscere che la politica dei trasporti nel nostro paese è stata condotta con criteri che lasciano molto a desiderare. Vi è una situazione dei trasporti a livello nazionale che è profondamente mutata, perchè sono mutate le esigenze, le condizioni economiche, sono mutate anche le interazioni a livello interregionale, ma anche internazionale, che rendono necessario un ripensamento globale della rete dei trasporti nell'intero livello nazionale ed anche nei suoi collegamenti internazionali.

C'è quindi questa necessità di revisione dei criteri di carattere generale e c'è anche la necessità di creare un nuovo rapporto tra i vari mezzi di trasporto, perchè vi sono alcuni mezzi di trasporto che non si dimostrano più soddisfacenti ai fini di garantire la mobilità ed i collegamenti che originariamente erano garantiti da tradizionali strumenti di trasporto. L'incremento del trasporto aereo, la razionalizzazione del trasporto marittimo, l'incremento e la razionalizzazione del trasporto ferroviario, l'incremento del trasporto su ruote, comportano appunto una revisione anche tecnica del sistema dei trasporti nel nostro paese.

Ebbene, la logica che muove il decreto-legge in esame – pur portando a livello di contenuto delle innovazioni e delle modifiche che comportano delle acquisizioni sicuramente non del tutto condivisibili – è una logica nuova, è una logica che si pone razionalmente in relazione alle esigenze cui in precedenza facevo riferimento. Così, siamo tutti consapevoli che l'aver consentito alle aziende municipalizzate dei trasporti, o alle aziende che gestiscono i trasporti a livello locale, di praticare una politica economica di tutta tranquillità, nella consapevolezza che comunque sarebbe intervenuto lo

Stato a ripianare a piè di lista i disavanzi, ha autorizzato per lungo tempo una gestione non sempre soddisfacente.

Credo che, al di là delle misure concrete che sono state attuate, l'aver sancito, l'aver previsto dei parametri superando i quali gli enti locali sono costretti a far fronte alle eccedenze di spesa con le loro risorse, rappresenti un'acquisizione estremamente importante ai fini della responsabilizzazione della gestione di organismi così delicati. Sappiamo, infatti, che anche gli amministratori più oculati, non avendo preoccupazioni di ripiano dei bilanci, si sentono, sotto le pressioni delle *lobbies* locali (uso questo termine naturalmente in senso positivo), sollecitati ad affrontare, a soddisfare pure esigenze che non rispondono invece a necessità di carattere più generale. Ebbene, questo principio di responsabilizzazione tende ad avviare un processo di correzione di queste indubitabili storture che esistono, incoraggia altresì una revisione del sistema di gestione ed una anche coraggiosa eliminazione di quei trasporti che, non rispondendo più nè ad esigenze sociali nè ad esigenze economiche, si rendono inattuali, superflui, tuttavia mantenuti in vita, magari per soddisfare esigenze marginali e campanilistiche di minoranze.

C'è quindi una possibilità attraverso questo principio stabilito nel decreto-legge di avviare un processo, da un lato, di responsabilizzazione in ordine alla spesa e, dall'altro, di razionalizzazione in senso più moderno della rete dei trasporti.

Ma questo decreto-legge è importante anche ai fini di principio, laddove vede un collegamento e contempla il settore dei trasporti nella sua globalità, esaminando il problema a livello ferroviario e a livello del trasporto marittimo, settori dove indubbiamente esistono dei rami secchi ed esigenze di razionalizzazione.

Credo che la materia sia stata ampiamente dibattuta e sviscerata; le mie osservazioni sono quindi o ripetitive o complementari, ma ho ritenuto opportuno farle per sottolineare che il voto di fiducia che il Governo ha chiesto su questo provvedimento è ampiamente giustificato. Il provvedimento al nostro esame è infatti importante perchè avvia concretamente una politica dei trasporti nuova, più razionale: non è vero che si è realizzato solo un risparmio, collega Rastrelli, di 400 miliardi; il risparmio che si realizza attraverso la razionalizzazione è di gran lunga superiore a questa cifra nominalmente risultante dal decreto-legge. Quel che è importante, al di là del risparmio concreto – mi sembra doveroso sottolinearlo – è che si sancisce in questo decreto una nuova politica nel settore dei trasporti.

Anche noi abbiamo delle riserve di contenuto, ma condividiamo questo nuovo orientamento politico. Per questo motivo, il Gruppo socialista conferma la propria fiducia al Governo che la fiducia ha posto. (*Applausi dalla sinistra, dal centro-sinistra e dal centro. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, prima di procedere alla votazione sulla fiducia al Governo, che è imminente, occorre attendere pochi minuti per consentire ai senatori segretari di concludere lo spoglio delle schede. (*Brusio in Aula*). Vi comunicherò in Aula i risultati; immediatamente dopo – è questione di minuti e raccomando di non mostrare impazienza eccessiva – procederemo alla votazione.

Sono state spogliate già 170 schede; ne mancano 30.

Senato, costituzione in giudizio innanzi alla Corte costituzionale nel ricorso per conflitto di attribuzioni sollevato dalla Corte dei conti

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, come è noto, il 6 marzo 1989 la Corte dei conti ha sollevato conflitto di attribuzioni nei confronti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica in relazione all'approvazione dell'articolo 16, primo comma, della legge 23 agosto 1988, n. 400, che esenta dal controllo della Corte stessa i decreti del Presidente della Repubblica adottati, su deliberazione del Consiglio dei ministri, ai sensi degli articoli 76 e 77 della Costituzione.

In applicazione dell'articolo 34, comma primo, del Regolamento, ho sottoposto la questione alla 1ª Commissione permanente, la quale, nella sua odierna seduta, ha espresso il parere che il Senato debba costituirsi in giudizio, ai sensi dell'articolo 37 della legge 11 marzo 1953, n. 87, innanzi alla Corte costituzionale nel ricorso in argomento, dichiarato ammissibile dalla Corte medesima con ordinanza 22 aprile 1989, notificata il 27 dello stesso mese.

Non facendosi osservazioni, tale pronuncia della 1ª Commissione, che è da me condivisa, si intende adottata dall'Assemblea.

Risultato di votazione

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto, mediante schede, per l'elezione di un senatore segretario, ai sensi dell'articolo 5, comma 4, del Regolamento:

Senatori votanti 223
Maggioranza 112

Hanno ottenuto voti i senatori:

Dujany 200
(*Applausi*).
Schede bianche 22
Schede nulle 1

Proclamo eletto il senatore Dujany, cui associo anche il mio augurio e rallegramento. (*Vivi applausi*).

Votazione per appello nominale

PRESIDENTE. Indìco la votazione per appello nominale dell'articolo 1 del disegno di legge n. 1710, sull'approvazione del quale il Governo ha posto la questione di fiducia.

Coloro i quali sono favorevoli all'articolo 1 e quindi votano la fiducia al Governo risponderanno sì; coloro che sono contrari risponderanno no.

Estraggo a sorte il nome del senatore dal quale avrà inizio l'appello nominale.

(*È estratto il nome del senatore Boldrini*).

Invito il senatore segretario a procedere all'appello, iniziando dal senatore Boldrini.

VENTURI, *segretario, fa l'appello.*

Rispondono sì *i senatori:*

Abis, Achilli, Acone, Acquarone, Acquaviva, Agnelli Arduino, Aliverti, Amabile, Andò, Andreatta, Angeloni, Azzarà, Azzaretti,

Bausi, Beorchia, Berlanda, Bissi, Boggio, Bompiani, Bonalumi, Bonora, Bosco, Bozzello Verole, Busseti, Butini,

Cabras, Candioto, Cappuzzo, Carlotto, Carta, Casoli, Cassola, Castiglione, Ceccatelli, Chimenti, Citaristi, Coco, Colombo, Condorelli, Cortese, Covatta, Covello, Covi, Coviello, Cutrera,

D'Amelio, De Cinque, De Vito, Diana, Di Lembo, Dipaola, Di Stefano, Donat-Cattin, Donato, Dujany,

Elia, Emo Capodilista,

Fabbri, Fabris, Falcucci, Fanfani, Fassino, Favilla, Ferrari-Aggradi, Fogu, Fontana Alessandro, Fontana Elio, Fontana Giovanni Angelo, Fontana Walter, Forte, Franza,

Genovese, Giacovazzo, Golfari, Granelli, Grassi Bertazzi, Graziani, Gualtieri, Guizzi, Guzzetti,

Ianni, Ianniello, Innamorato,

Jervolino Russo,

Kessler,

Lauria, Leonardi, Lipari, Lombardi,

Mancia, Mancino, Manieri, Manzini, Marinucci Mariani, Mariotti, Marniga, Mazzola, Melotto, Meraviglia, Micolini, Montresori, Mora, Moro, Muratore, Murmura,

Natali, Nepi, Neri, Nieddu,

Orlando,

Pagani, Parisi, Patriarca, Pavan, Perina, Perricone, Perugini, Petronio, Picano, Pierri, Pinto, Pizzo, Pizzol, Poli, Postal, Prandini,

Rezzonico, Ricevuto, Rigo, Riz, Rosati, Ruffino, Ruffolo, Rumor,

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

Tagliamonte, Tani, Taviani, Toth,

Vella, Ventre, Venturi, Vercesi, Vettori,

Zaccagnini, Zanella, Zangara, Zecchino, Zito.

Rispondono no *i senatori:*

Arfè, Argan,

Barca, Battello, Bertoldi, Bochicchio Schelotto, Boffa, Bollini,

Cannata, Casadei Lucchi, Cavazzuti, Cisbani, Consoli, Correnti,

Dionisi,

Ferraguti, Ferrara Maurizio, Filetti, Fiori, Franchi,

Gambino, Garofalo, Giacchè, Giolitti, Giustinelli,

Iannone,

Libertini,

Maffioletti, Meriggi, Misserville,

Nespolo,

Onorato, Ossicini,

Pecchioli, Pollice, Pollini, Pontone, Pozzo,
Ranalli, Rastrelli, Riva,
Sanesi, Scardaoni, Senesi, Spetič, Sposetti, Strik Lievers,
Tedesco Tatò, Torlontano, Tornati, Tossi Brutti,
Ulianich,
Vignola, Vitale, Volponi.

Sono in congedo i senatori:

Bernardi, Bisso, Bo, Boato, Cappelli, Carli, Cattanei, Coletta, Cossutta, De Giuseppe, De Rosa, Ferrara Pietro, Gallo, Giacometti, Giagu De Martini, Greco, Leoni, Meoli, Nebbia, Pasquino, Pulli, Spadaccia, Taramelli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori:

Calvi, Chiaromonte, Fioret, Gerosa, Mezzapesa, Rubner, Triglia, Vetere, Vitalone.

Risultato di votazione

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione per appello nominale del disegno di legge n. 1710, composto del solo articolo 1, sull'approvazione del quale il Governo ha posto la questione di fiducia:

Senatori votanti	211
Maggioranza	106
Favorevoli	156
Contrari	55

Il Senato approva.

(*Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

Presidenza del vice presidente TAVIANI

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1723

PRESIDENTE. Poichè la 10ª Commissione permanente ha testè concluso l'esame del disegno di legge recante: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 120, recante misure di sostegno e di reindustrializzazione in attuazione del piano di risanamento della siderurgia» (1723), già approvato dalla Camera dei deputati, il relatore è autorizzato a riferire oralmente.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 120, recante misure di sostegno e di reindustrializzazione in attuazione del piano di risanamento della siderurgia» (1723) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 120, recante misure di sostegno e di reindustrializzazione in attuazione del piano di risanamento della siderurgia», già approvato dalla Camera dei deputati e per il quale è stata testè autorizzata la relazione orale.

Pertanto ha facoltà di parlare il relatore.

CITARISTI, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo superfluo soffermarmi sui motivi che hanno indotto il Governo a presentare il decreto-legge al nostro esame, in quanto è a tutti nota la crisi che, a partire dal 1974, ha investito la siderurgia internazionale, obbligando i vari paesi a ridimensionare drasticamente la produzione e, di conseguenza, l'occupazione.

Tale crisi, nel nostro paese, ha investito in modo particolarmente negativo la siderurgia pubblica accentrata nella Finsider, che non ha potuto sostenere la concorrenza europea e che, per evitare un completo dissesto, ha predisposto un piano di risanamento con l'obiettivo di pervenire al 1990 ad una situazione di sano equilibrio economico.

Il piano predisposto ha come conseguenza, dolorosa ma inevitabile, non solo l'abbandono delle attività non risanabili e la valorizzazione dei centri più efficienti e più redditizi, ma anche la riduzione dell'occupazione nel settore siderurgico e l'impoverimento di zone del nostro territorio che tradizionalmente basavano il loro sostegno ed il loro sviluppo economico sulla produzione siderurgica: 25.450 lavoratori sono o saranno espulsi dalle aziende ove prestavano la loro attività; centri siderurgici come Napoli, Taranto, Genova e Terni sono particolarmente colpiti da tale crisi e dalla riduzione di occupazione. Dico «particolarmente colpiti» perchè altri centri, come Dalmine, Novara, la zona di Verbano-Cusio-Ossola, sia pure in misura più ridotta, risentono o risentiranno gli effetti negativi di questa decisione.

Di qui la necessità di una serie di misure che hanno il duplice scopo di sostegno sociale e di reindustrializzazione delle zone particolarmente colpite dalla crisi siderurgica. È un provvedimento urgente, non solo perchè le prime chiusure di aziende e le prime operazioni di ridimensionamento sono iniziate con il 1° gennaio 1989 – e con il 31 dicembre 1988 è venuta meno la disciplina di pensionamento anticipato nel settore siderurgico – ma anche perchè non è pensabile che il piano di risanamento possa essere interrotto o posticipato, in quanto la sua rigorosa esecuzione costituisce obbligo nei confronti della CEE per poter fruire degli aiuti finanziari indispensabili per il risanamento organizzativo e societario della Finsider, ora denominata Ilva.

Il Governo, per la verità, aveva già emanato un analogo decreto-legge in data 11 gennaio 1989 ed il testo era stato ampiamente discusso presso le Commissioni 10ª e 11ª della Camera dei deputati; tanto ampiamente che non fu possibile la sua conversione in legge per decadenza dei termini. Il decreto, reiterato dal Governo in data 3 aprile 1989, ha tenuto conto delle osservazioni e degli emendamenti delle due succitate Commissioni e il testo

al nostro esame contiene anche alcuni significativi emendamenti approvati in Aula dall'altro ramo del Parlamento.

Ho detto che il decreto al nostro esame contiene provvedimenti di natura sociale e provvedimenti per la reindustrializzazione delle zone particolarmente colpite dalla crisi siderurgica. I provvedimenti di natura sociale sono contenuti nel capo I del decreto e prevedono all'articolo 2 il pensionamento anticipato a 50 anni (47 per le donne) nel limite massimo di 8.500 unità per il triennio 1989-1991, con un onere complessivo di 665 miliardi, compreso l'incremento della scala mobile. Sono da aggiungere, sempre nel triennio, 26 miliardi a causa di un emendamento approvato dalla Camera dei deputati che proroga al 31 gennaio 1990 il pensionamento anticipato anche per i dipendenti dalle imprese per la produzione di tubi senza saldature che abbiano in corso programmi di riconversione produttiva, e per alcune altre categorie di dipendenti.

Sempre l'articolo 2 prevede anche la corresponsione di una somma pari a 36 mensilità (42 per i territori del Mezzogiorno) del trattamento di integrazione salariale per coloro che intendano intraprendere un'attività di lavoro autonomo: si tratta di una vera e propria anticipazione del trattamento di cassa integrazione speciale, che non comporta oneri, se non quelli connessi al fatto che la somma viene pagata subito e non diluita mese per mese, ma in tal modo si cerca opportunamente di promuovere attività di lavoro autonomo o associato.

All'articolo 3 è prevista una riduzione degli oneri contributivi, per un periodo di 36 mesi, a favore dei datori di lavoro che assumano a tempo indeterminato i lavoratori provenienti da aziende siderurgiche; se il datore di lavoro fruisce già degli sgravi degli oneri sociali perchè l'azienda è installata nei territori del Mezzogiorno, egli percepisce un contributo pari al 15 per cento della retribuzione per la durata di 18 mesi. Anche tale articolo non comporta oneri, anzi produce economie, perchè lo sgravio contributivo è meno oneroso rispetto al trattamento di integrazione salariale che spetterebbe al lavoratore qualora non trovasse occupazione presso altra azienda.

L'articolo 4 prevede l'erogazione di provvidenze per la formazione e la riqualificazione professionale mediante l'utilizzo di una quota, nel limite massimo del 20 per cento, delle disponibilità annue del fondo di rotazione della legge n. 845 del 1978, in aggiunta ai mezzi propri delle imprese interessate e delle regioni competenti.

È però da sottolineare che questi provvedimenti di natura sociale relativi al prepensionamento sono previsti solamente per i dipendenti da imprese siderurgiche a partecipazione statale e per altre due categorie di lavoratori (come da emendamento votato dalla Camera all'articolo 1-*bis*).

Il Governo, nella reiterazione del decreto, ha trasfuso integralmente le conclusioni alle quali erano pervenute le Commissioni dell'altro ramo del Parlamento, ad eccezione di quella che si riferisce, nella estensione del prepensionamento, ai dipendenti dalle industrie private, in quanto ha preferito presentare un idoneo emendamento al disegno di legge in discussione alla Camera dei deputati, precisamente il disegno di legge n. 3497 (ex Atto Senato 585-*ter*).

È una scelta alquanto discutibile, ma prendo atto di tale decisione e confido nella approvazione rapida di un provvedimento molto atteso dai dipendenti dall'industria siderurgica privata, anche per evitare una disparità di trattamento ingiustificata fra lavoratori di uno stesso settore industriale.

Le misure di reindustrializzazione previste nel Capo II del decreto al nostro esame fanno riferimento al piano di risanamento che prevedeva un'ampia e articolata gamma di interventi. Si tratta di una serie di iniziative indirizzate in gran parte a settori tecnologicamente avanzati, quali il settore aeronautico, le energie rinnovabili, i nuovi prodotti siderurgici, il *software* specialistico, i servizi tecnici avanzati alle imprese, lo sviluppo nel Mezzogiorno di attività nella progettazione impiantistica e nella sistemistica ambientale, nonchè attività di ricerca avanzata e di formazione specialistica, indirizzata specialmente all'attività siderurgica. Si aggiungano le iniziative di *job creation*, promosse dalla SPI (Società di promozione e sviluppo imprenditoriale), finanziaria dell'IRI; come nel programma di reindustrializzazione predisposto dall'IRI rientra il nucleo fondamentale delle previsioni predisposte dal piano siderurgico.

Si tratta di un piano di intervento straordinario che ha una sua organicità e che nel complesso garantisce la creazione di 11.800 posti di lavoro, di cui 1.600 in totale autofinanziamento IRI. Se tale piano verrà integralmente attuato, non solo verrà eliminata la disoccupazione aggiuntiva derivante dalla crisi siderurgica, ma verranno create possibilità di occupazione aggiuntiva.

Gli interventi di reindustrializzazione prevedono la creazione di circa 10.200 posti di lavoro con un onere finanziario di 2.800 miliardi: lo Stato interviene con una quota pari a circa il 25 per cento, cioè con 660 miliardi stanziati in seguito alla costituzione di un apposito «Fondo di reindustrializzazione»; per circa il 30 per cento (circa 880 miliardi) interviene la legge n. 64 del 1° marzo 1986, concernente norme per il Mezzogiorno; per il restante 45 per cento (circa 1.250 miliardi) attraverso l'impiego di mezzi propri dell'IRI e degli imprenditori che parteciperanno alla realizzazione delle varie iniziative.

Non mi soffermo sul contenuto dei singoli articoli. Mi preme solo mettere in evidenza che le agevolazioni previste per la reindustrializzazione interessano le zone di Napoli, Taranto, Terni e Genova; che alle prime due zone del Meridione sono riservati 360 miliardi dei 660 stanziati; che alle aree di Terni e di Genova sono riservati 240 miliardi, e che i rimanenti 60 miliardi vengono destinati agli interventi di promozione industriale nelle aree di crisi siderurgica secondo la ripartizione che verrà deliberta dal CIPI.

Da osservare ancora che le speciali agevolazioni previste per il Mezzogiorno vengono estese anche ad eventuali iniziative dei privati; che l'applicazione della legge n. 64 del 1986 è prevista ai livelli massimi di incentivazione per le iniziative realizzate nelle province di Napoli e di Taranto: cioè il contributo in conto capitale nella misura massima del 40 per cento con la maggiorazione di un quinto per i settori prioritari in cui rientrano i progetti speciali dell'IRI; mutui agevolati ad un tasso pari al 36 per cento del tasso di riferimento fino alla concorrenza del 70 per cento del costo dell'iniziativa per gli investimenti fissi e del 40 per cento per le scorte.

Sempre ai fini della reindustrializzazione viene anche rifinanziata la legge n. 49 del 1985, meglio nota come «legge Marcora»: 100 miliardi in un triennio al fondo di rotazione per la promozione della cooperazione e 70 miliardi per il fondo destinato a salvaguardare i livelli di occupazione. Vengono anche aumentati i contributi a fondo perduto previsti dalla stessa legge.

Infine il decreto prevede contributi in favore delle piccole e medie imprese, sempre nelle zone colpite da crisi siderurgica, per incentivare

progetti di riconversione e sviluppo e per l'acquisto di servizi finalizzati alla ricerca di nuovi mercati. Si tratta di 70 miliardi, che consentiranno di attivare circa 40 nuove iniziative per un volume di investimenti pari a circa 280 miliardi, nonchè l'acquisto di servizio per un importo di circa 2 miliardi.

Come si può notare, il decreto al nostro esame prevede agevolazioni di varia natura e di notevole entità; forse in alcuni casi anche eccessive. Non saranno eccessive se il controllo degli organi ministeriali preposti all'esame dei progetti e all'approvazione dei vari contributi sarà severo e rigoroso, per evitare eventuali speculazioni o un non corretto utilizzo delle somme stanziate.

Nel decreto sono opportunamente previste le varie Commissioni di esame e di controllo; il Parlamento potrà esaminare semestralmente la relazione governativa sullo stato di attuazione degli interventi con particolare riferimento agli investimenti attivati e ai connessi riflessi occupazionali; ma, ripeto, l'esame dovrà essere severo e il controllo rigoroso sia da parte del Governo che del Parlamento.

Il provvedimento al nostro esame è un vero e proprio tentativo, se non di eliminare, almeno di ridurre notevolmente gli interventi di carattere assistenziale, privilegiando invece quelli produttivi, e può costituire un esempio significativo per altri eventuali interventi in favore di settori in crisi e direi anche per rivedere in questo senso le molte, troppe leggi emanate in questi anni e che sono di pretto carattere assistenziale.

Se agli sforzi notevoli e lodevoli dei dirigenti dell'Ilva per l'attuazione del piano di risanamento si accompagnerà la corretta attuazione dei provvedimenti previsti dal decreto al nostro esame, potremo dire di avere superato, senza gravi traumi, una crisi che interessa migliaia di lavoratori e l'economia di vaste zone del nostro paese.

Emendamenti potrebbero risultare opportuni, ma ritengo che il provvedimento sia sostanzialmente idoneo per raggiungere le finalità che si era proposto, senza la ricerca di una impossibile perfezione, che rischierebbe, fra l'altro, di far decadere il decreto per la seconda volta.

Vorrei solo far presente al Governo l'opportunità che in un prossimo auspicabile provvedimento vengano tenuti presenti due problemi sfuggiti, ritengo, all'attenzione dei colleghi dell'altro ramo del Parlamento.

Il primo è relativo all'articolo 1-*bis*, dove si estendono i benefici del prepensionamento ai dipendenti dalle imprese per la produzione di tubi senza saldature fino al 31 gennaio 1990. Ritengo che si debba prorogare tale facoltà sino al 31 dicembre 1991 come per tutti gli altri dipendenti dalle imprese siderurgiche. Del resto al secondo comma dello stesso articolo 1-*bis* si prevede lo stanziamento di 8 miliardi per il 1990 e di 8 miliardi per il 1991. È quindi evidente la «distrazione» in cui sono incorsi i colleghi della Camera dei deputati. A questo proposito, insieme al sottoscritto, i senatori Consoli, Mancia e Vettori presentano un ordine del giorno, di cui, per brevità, do lettura:

«Il Senato,

in riferimento all'articolo 1-*bis* del decreto-legge n. 120 del 1989, impegna il Governo a correggere l'errore compiuto in sede di trascrizione dello stesso modificando le parole "31 gennaio 1990" con le parole "31 dicembre 1991", nel prossimo provvedimento di legge per il prepensionamento dei lavoratori della siderurgia privata, tenuto conto tra l'altro che al

secondo comma dello stesso articolo è previsto lo stanziamento di 8 miliardi per il 1990 e di 8 miliardi per il 1991, sufficiente a coprire l'onere».

9.1723.1 CITARISTI, CONSOLI, MANCIA, VETTORI

La seconda osservazione che sottopongo all'attenzione del Governo riguarda l'articolo 5. Il testo approvato dalla Camera non contiene alcuna norma che – nei casi in cui una iniziativa di reindustrializzazione debba essere localizzata su area che, allo stato degli strumenti urbanistici vigenti, non sia destinata agli insediamenti industriali – assicuri la possibilità di attribuire all'area individuata per l'iniziativa stessa una idonea destinazione urbanistica in tempi brevi.

Ciò non garantisce la possibilità alle aziende interessate al programma speciale di reindustrializzazione di ottemperare agli impegni, anche temporali, che con l'approvazione del programma esse vanno ad assumere.

Si prospetta, quindi, la necessità che venga fissato un termine congruo per le delibere delle amministrazioni stesse: trascorso tale termine, la variante deve intendersi approvata con il silenzio-assenso.

Per il resto mi auguro che, come è avvenuto nell'altro ramo del Parlamento, anche il Senato approvi a larghissima maggioranza il provvedimento al nostro esame.

PRESIDENTE. Non essendovi iscritti a parlare nella discussione generale, do la parola al Ministro delle partecipazioni statali.

FRACANZANI, *ministro delle partecipazioni statali.* Signor Presidente, intervengo brevemente soltanto per dire che concordo con il relatore e per sottolineare l'importanza del provvedimento. Per la prima volta un processo di ristrutturazione, reso necessario per regole comunitarie ed interne, non soltanto di ordine giuridico ma anche di carattere economico, è accompagnato non solo da provvidenze articolate di carattere sociale ma anche da misure e da un piano preciso di reindustrializzazione, un piano non indicato soltanto in termini di principio ma supportato da due precisi strumenti indispensabili che lo rendono concreto ed operativo: progetti industriali, in larga misura proiettati in settori ad alta tecnologia, e mezzi finanziari necessari per realizzare tali iniziative.

Per questi motivi condivido l'indicazione data dal relatore per una approvazione conclusiva di questo provvedimento. Dichiaro, infine, che accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge:

Art. 1.

1. Il decreto-legge 1° aprile 1989, n. 120, recante misure di sostegno e di reindustrializzazione in attuazione del piano di risanamento della siderurgia, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 11 gennaio 1989, n. 5.

Ricordo che la Camera dei deputati ha apportato le seguenti modificazioni in sede di conversione del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 120.

Dopo l'articolo 1, è aggiunto il seguente:

«Art. 1-*bis*. - La disciplina in materia di pensionamento anticipato di cui all'articolo 1 della legge 31 maggio 1984, n. 193, continua a trovare applicazione dal 1° gennaio 1989 al 31 gennaio 1990 per i lavoratori dipendenti dalle imprese per la produzione di tubi senza saldature che, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, abbiano in corso di realizzazione o realizzato programmi di riconversione produttiva con le incentivazioni di cui al decreto-legge 6 febbraio 1986, n. 20, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 1986, n. 88, e per i lavoratori dipendenti dalle imprese siderurgiche che, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, fruiscano del trattamento straordinario di integrazione salariale a seguito di cessata attività dell'unità produttiva cui erano addetti, a condizione che, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, siano in corso di attuazione programmi pubblici o privati di riconversione e di promozione industriali accertati con la deliberazione del CIPI del 20 luglio 1988 ai sensi dell'articolo 2, quinto comma, della legge 12 agosto 1977, n. 675.

2. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, valutato in lire 10 miliardi per l'anno 1989, lire 8 miliardi per il 1990 e lire 8 miliardi per il 1991, si provvede per l'anno 1989 a carico delle separate contabilità degli interventi straordinari di cassa integrazione guadagni degli operai dell'industria. Per gli anni 1990 e 1991 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1989, a tal fine parzialmente utilizzando l'accantonamento: " Norme in materia di trattamento di disoccupazione "».

All'articolo 2, al comma 1, secondo periodo, dopo le parole: «Alle lavoratrici si applica», *è aggiunta la seguente:* «anche».

All'articolo 3, al comma 7, sono aggiunte, in fine, le parole: «e si applicano anche in riferimento ai lavoratori delle imprese di cui all'articolo 1 che, fruendo del trattamento straordinario di integrazione salariale, siano stati assunti a tempo indeterminato, a far data dal 1° gennaio 1989 e sino all'istituzione delle liste di collocamento previste dal comma 1, da datori di lavoro diversi da quelli di cui al citato articolo 1».

All'articolo 5:

al comma 1, le parole: «con particolare riferimento alle iniziative imprenditoriali in collaborazione con operatori privati e con cooperative o loro consorzi» *sono sostituite dalle seguenti:* «relativo ad iniziative imprenditoriali nei settori dell'industria e dei servizi con particolare riferimento a quelle da realizzare in collaborazione con imprenditori privati e con cooperative o loro consorzi»;

al comma 3, sono aggiunte, in fine, le parole: «di cui all'articolo 6»;

è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«3-*bis*. Le opere occorrenti per il primo impianto e per l'ampliamento degli immobili aziendali relativi all'insediamento delle iniziative di cui al comma 1 sono dichiarate di pubblica utilità, urgenti ed indifferibili».

All'articolo 6, al comma 1, secondo periodo, le parole: «l'ammissibilità alle provvidenze di tutte le iniziative previste nei programmi stessi» *sono sostituite dalle seguenti:* «l'applicabilità di tali modifiche a tutte le iniziative previste nei programmi stessi, e per le quali le deliberazioni da parte degli istituti di credito speciale abilitati ad operare nel Mezzogiorno ovvero dell'Agenzia per la promozione e lo sviluppo del Mezzogiorno dovranno intervenire nel termine massimo di centoventi giorni, ferme restando le altre disposizioni relative all'ottenimento delle agevolazioni e contenute nella medesima legge».

All'articolo 8:

al comma 6, primo periodo, dopo le parole: «l'erogazione», *è aggiunta la seguente:* «contestuale»; *e le parole:* «al fabbisogno indicato» *sono sostituite dalle seguenti:* «al fabbisogno ed alle modalità temporali indicati»; *al secondo periodo, dopo le parole:* «del presente decreto», *sono aggiunte le seguenti:* «e previa deliberazione, da adottarsi nel termine massimo di centoventi giorni, da parte degli istituti di credito speciale abilitati ad operare nel Mezzogiorno ovvero dell'Agenzia per la promozione e lo sviluppo del Mezzogiorno»; *al terzo periodo, le parole:* «9 per cento» *sono sostituite dalle seguenti:* «7 per cento»; *e sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi:* «Per le iniziative di cui al presente comma, l'ambito territoriale di riferimento è quello della provincia di appartenenza dell'area di crisi siderurgica. Su proposta del Ministro delle partecipazioni statali il CIPI può deliberare, ai fini della localizzazione delle iniziative di cui al presente comma, di ampliare l'area di intervento al territorio rientrante nel raggio di trenta chilometri calcolato rispetto ai centri urbani di Napoli, Taranto, Genova e Terni nonchè a quelli relativi all'applicazione dell'articolo 7, comma 5, purchè ricadente nell'ambito delle rispettive regioni di appartenenza»;

al comma 7, primo periodo, le parole: «10 per cento» *sono sostituite dalle seguenti*: «25 per cento»; *al secondo periodo, le parole*: «Entro tale percentuale non dovrà essere compreso il contributo relativo al» *sono sostituite dalle seguenti*: «Tale contributo potrà essere cumulato con quello previsto dal»;

al comma 9, dopo le parole: «articolo 5, », *sono aggiunte le seguenti*: «costituiscono adeguamento dei mezzi propri delle società stesse e».

All'articolo 10:

al comma 4, le parole: «di cui ai commi 1, ultimo periodo, e 4 dell'articolo 2» *sono sostituite dalle seguenti*: «di cui ai commi 10 e 11 dell'articolo 2»;

al comma 6, le parole: «sui fondi di cui ai commi 1 e 3» *sono sostituite dalle seguenti*: «sul fondo di cui al comma 1».

All'articolo 11:

al comma 1, le parole da: «per la riconversione» *fino alla fine del comma, sono sostituite dalle seguenti*: «per l'insediamento di nuove attività ovvero per l'ammodernamento e l'ampliamento degli impianti esistenti; il contributo sul costo degli investimenti, ammissibili alle agevolazioni purchè non relativi ad attività appartenenti al settore siderurgico, sarà pari al 25 per cento della spesa complessiva entro il limite massimo di 700 milioni di lire»;

dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

«1-*bis*. Il contributo di cui al comma 1 può essere trasformato, in tutto o in parte, su richiesta dell'impresa, in abbuono di interessi sui finanziamenti concessi dagli istituti e dalle sezioni specializzati per il credito a medio termine».

Ricordo che il testo degli articoli del decreto-legge, comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati, è il seguente:

CAPO I

Articolo 1.

1. Rientrano nel campo di applicazione delle disposizioni di cui agli articoli 2 e 3 i lavoratori dipendenti dalle imprese a partecipazione statale di cui all'elenco allegato al presente decreto. I benefici di cui agli articoli 2 e 3 si applicano anche ai dipendenti delle imprese siderurgiche a partecipazione statale in liquidazione, nonchè ai dipendenti delle imprese di cui al presente comma i quali, successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto, passino alle dipendenze di altro datore di lavoro a seguito di trasferimento totale o parziale dell'azienda.

2. Possono altresì essere ammessi ai benefici di cui agli articoli 2 e 3 i dipendenti delle imprese che, da data anteriore al 14 giugno 1988, svolgono in modo continuativo e prevalente attività di servizio e manutenzione negli stabilimenti siderurgici delle imprese di cui al comma 1, ivi comprese le imprese edili, nonchè le imprese che svolgono attività di produzione del carbone coke, per le quali intervenga il positivo accertamento del CIPI, ai sensi dell'articolo 2, comma quinto, lettere *a)* e *c)*, della legge 12 agosto 1977, n. 675, e successive modificazioni. Possono essere ammessi ai predetti benefici, sempre in caso di positivo accertamento da parte del CIPI, anche i lavoratori che, occupati da data anteriore al 1° gennaio 1988, siano successivamente passati alle dipendenze dell'impresa in conseguenza del subingresso di quest'ultima nell'attività di servizio e manutenzione presso le imprese di cui al comma 1.

Articolo 1-*bis*.

1. La disciplina in materia di pensionamento anticipato di cui all'articolo 1 della legge 31 maggio 1984, n. 193, continua a trovare applicazione dal 1° gennaio 1989 al 31 gennaio 1990 per i lavoratori dipendenti dalle imprese per la produzione di tubi senza saldature che, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, abbiano in corso di realizzazione o realizzato programmi di riconversione produttiva con le incentivazioni di cui al decreto-legge 6 febbraio 1986, n. 20, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 1986, n. 88, e per i lavoratori dipendenti dalle imprese siderurgiche che, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, fruiscano del trattamento straordinario di integrazione salariale a seguito di cessata attività dell'unità produttiva cui erano addetti, a condizione che, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, siano in corso di attuazione programmi pubblici o privati di riconversione e di promozione industriali accertati con la deliberazione del CIPI del 20 luglio 1988 ai sensi dell'articolo 2, quinto comma, della legge 12 agosto 1977, n. 675.

2. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, valutato in lire 10 miliardi per l'anno 1989, lire 8 miliardi per il 1990 e lire 8 miliardi per il 1991, si provvede per l'anno 1989 a carico delle separate contabilità degli interventi straordinari di cassa integrazione guadagni degli operai dell'industria. Per gli anni 1990 e 1991 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1989, a tal fine parzialmente utilizzando l'accantonamento: «Norme in materia di trattamento di disoccupazione».

Articolo 2.

1. Con effetto fino al 31 dicembre 1991, il pensionamento anticipato è riconosciuto, secondo le disposizioni di cui ai commi 8 e 9, ai lavoratori dipendenti dalle imprese di cui all'articolo 1 aventi anzianità aziendale anteriore al 1° gennaio 1988, che abbiano compiuto i 50 anni di età e possano far valere nell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti 180 contributi mensili ovvero 780 contributi settimanali, di cui, rispettivamente, alle tabelle *A* e *B* allegate al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1968, n. 488. Alle lavoratrici si applica anche l'articolo 5, comma 5, del decreto-legge 30 dicembre 1987, n. 536, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1988, n. 48.

2. Il trattamento di pensione compete dal primo giorno del mese successivo a quello della risoluzione del rapporto di lavoro ed è calcolato sulla base dell'anzianità contributiva, aumentata di un periodo pari a quello compreso tra la data di risoluzione del rapporto di lavoro e quello di compimento del sessantesimo anno di età se uomo e del cinquantacinquesimo anno di età se donna.

3. Il pensionamento anticipato di cui al presente articolo è riconosciuto, sussistendone i requisiti, anche ai lavoratori titolari di pensione o di assegno di invalidità.

4. Ai lavoratori di cui al comma 3 è corrisposto un supplemento di pensione commisurato alle mensilità mancanti al raggiungimento della normale età pensionabile e liquidato secondo le norme vigenti.

5. Ai dirigenti che possono far valere i medesimi requisiti di età e di anzianità contributiva previsti dal comma 1 presso l'Istituto nazionale di previdenza per i dirigenti di aziende industriali è dovuto, dall'Istituto medesimo, a domanda e a decorrere dal primo giorno del mese successivo a quello della risoluzione del rapporto di lavoro, l'assegno di cui all'articolo 17 della legge 23 aprile 1981, n. 155.

6. L'anzianità contributiva dei dirigenti ai quali è corrisposto il predetto assegno è aumentata di un periodo pari a quello compreso tra la data di risoluzione del rapporto di lavoro e quello del compimento del sessantesimo anno di età se uomo e del cinquantacinquesimo anno di età se donna.

7. Agli effetti del cumulo del trattamento di pensione e dell'assegno di cui al comma 5 con la retribuzione si applicano le norme relative alla pensione di anzianità di cui all'articolo 22 della legge 30 aprile 1969, n. 153. Il trattamento e l'assegno non sono compatibili con le prestazioni a carico dell'assicurazione contro la disoccupazione, nè con il trattamento di cui al comma 10.

8. I lavoratori sono tenuti a presentare domanda ai fini dell'ammissione ai benefici previsti nei commi da 1 a 7 entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ovvero, nei casi di cui all'articolo 1, comma 2, dalla data di pubblicazione della delibera di accertamento del CIPI, se posteriore alla predetta data, ovvero, se non abbiano i requisiti, dalla data in cui li maturano. Il lavoratore che presenti la domanda successivamente al termine prescritto perde il beneficio dell'aumento dell'anzianità contributiva ai fini del calcolo della pensione. La domanda prevista dal presente comma non equivale a dimissioni dal rapporto di lavoro.

9. In conseguenza dell'accoglimento della domanda di cui al comma 8 il rapporto di lavoro si estingue al termine del mese in cui il predetto accoglimento interviene ed il lavoratore ha diritto alla corresponsione di una somma pari all'indennità di mancato preavviso prevista nel caso di licenziamento.

10. I lavoratori di cui all'articolo 1 aventi anzianità aziendale anteriore al 1° gennaio 1988, i quali beneficiano del trattamento di integrazione salariale e intendano intraprendere una attività di lavoro autonomo od associato, hanno facoltà di richiedere, in sostituzione del trattamento predetto e qualora presentino le dimissioni dal rapporto di lavoro, la corresponsione di una somma pari a trentasei mensilità del trattamento massimo di integrazione salariale, diminuita di una somma pari a quella del trattamento di integrazione salariale percepito nel periodo intercorrente tra il trentesimo giorno successivo a quello di entrata in vigore del presente decreto, ovvero, nel caso di lavoratore ammesso successivamente al godimento del predetto trattamento, purchè non oltre sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, tra il giorno della ammissione e quello della risoluzione del rapporto. Il predetto trattamento è a carico della gestione straordinaria della Cassa integrazione guadagni.

11. Nei territori del Mezzogiorno la misura della somma di cui al comma 10 è aumentata a quarantadue mensilità.

12. I lavoratori di cui ai commi 10 e 11 sono equiparati a quelli indicati dall'articolo 14, comma 1, lettera *a)*, della legge 27 febbraio 1985, n. 49, e possono, conseguentemente, costituire cooperative ammissibili ai benefici previsti dalla legge stessa.

13. I lavoratori che percepiscono le somme di cui ai commi 10 e 11 e che si impieghino alle altrui dipendenze nel periodo di dodici mesi dalla data della risoluzione del rapporto di lavoro sono tenuti a corrispondere alla gestione di cui al medesimo comma una somma pari a dodici mensilità del trattamento massimo di integrazione salariale.

14. Per i dipendenti dell'ILVA S.p.a. il requisito dell'anzianità occupazionale richiesto nei commi 1 e 10 rileva anche se l'anzianità è conseguita, per il periodo anteriore alla data della delibera CIPI del 14 giugno 1988 di approvazione del piano di risanamento della siderurgia pubblica, presso le imprese di provenienza nei casi di assunzione per passaggio diretto alla predetta ILVA S.p.a.

15. Il numero complessivo dei lavoratori per i quali, in ciascun ambito territoriale determinato con il decreto di cui all'articolo 3, comma 8, operano i benefici di cui al presente articolo non può essere superiore al numero dei lavoratori delle imprese di cui all'articolo 1 risultanti strutturalmente eccedentari nel predetto ambito ai sensi del piano approvato con la delibera CIPI di cui al comma 14.

16. Il numero complessivo dei lavoratori, esclusi i dirigenti, che per ciascun anno possono ottenere i trattamenti di cui ai commi 1 e 4 è fissato nei limiti massimi di 3.100 unità per l'anno 1989, di 2.800 unità per il 1990 e di 2.600 unità per il 1991. Le quote di contingente non utilizzate nei singoli anni vanno in aumento ai contingenti degli anni successivi.

17. La disciplina in materia di pensionamento anticipato per i lavoratori dipendenti dalle imprese industriali del settore alluminio, ivi compresa la produzione di allumina, prevista dall'articolo 5, comma 4, del decreto-legge 30 dicembre 1987, n. 536, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1988, n. 48, e successive modificazioni, continua a trovare applicazione nell'anno 1989, limitatamente ai lavoratori che alla data del 31 dicembre 1988 siano in possesso dei requisiti di età e di anzianità contributiva ivi previsti.

18. All'onere derivante all'INPS dall'applicazione del presente articolo, valutato in lire 200 miliardi per l'anno 1989, lire 220 miliardi per il 1990 e lire 245 miliardi per il 1991, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, parzialmente utilizzando l'accantonamento «Proroga fiscalizzazione dei contributi malattia ivi compreso il settore commercio». Le somme predette sono iscritte nello stato di previsione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale e saranno corrisposte all'INPS dietro presentazione di rendiconto.

19. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le corrispondenti variazioni di bilancio.

Articolo 3.

1. I lavoratori di cui all'articolo 1 che fruiscano del trattamento straordinario di integrazione salariale hanno facoltà di iscriversi in una lista di collocamento per essi appositamente predisposta a livello regionale.

2. Per i predetti lavoratori, ove siano assunti a tempo indeterminato con richiesta nominativa ovvero per passaggio diretto da datori di lavoro diversi da quelli di cui all'articolo 1, la contribuzione a carico del datore di lavoro è dovuta, per un periodo di trentasei mesi, nella misura fissa prevista per gli

apprendisti. Il minore gettito contributivo derivante al Fondo pensioni dei lavoratori dipendenti dell'INPS dall'applicazione della misura fissa è posto a carico della separata contabilità degli interventi straordinari di Cassa integrazione guadagni.

3. Nel caso in cui i predetti lavoratori vengano assunti da datori di lavoro aventi titolo agli sgravi degli oneri sociali di cui al testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, e successive modificazioni ed integrazioni, ai datori di lavoro è corrisposto, per ciascuno dei predetti lavoratori, per la durata di diciotto mesi e a carico della separata contabilità di cui al comma 2, un contributo pari al 15 per cento della retribuzione.

4. Ai lavoratori di cui al comma 1 che stipulino un contratto di lavoro per mansioni inquadrate in un livello retributivo inferiore a quello relativo all'inquadramento posseduto all'atto della risoluzione del rapporto è dovuto, a carico della separata contabilità di cui al comma 2, per la durata di diciotto mesi, un assegno integrativo mensile pari alla differenza inizialmente risultante tra i livelli retributivi previsti dai contratti collettivi nazionali di lavoro.

5. I lavoratori di cui al comma 1 vengono iscritti nella prima classe delle liste di collocamento. Ai fini della formazione della graduatoria delle suddette liste non si tiene conto, nella valutazione della situazione economica dei predetti lavoratori, del trattamento di integrazione salariale da essi percepito.

6. Per i lavoratori assunti a norma del presente articolo il rapporto di lavoro con l'impresa di provenienza si intenderà risolto, a far data dalla stipulazione del nuovo contratto di lavoro, solo dopo il superamento del periodo di prova eventualmente previsto in conformità ai contratti collettivi. Durante tale periodo il rapporto di lavoro con l'impresa di provenienza non produce effetti.

7. Le disposizioni di cui al presente articolo operano fino al 31 dicembre 1990 e si applicano anche in riferimento ai lavoratori delle imprese di cui all'articolo 1 che, fruendo del trattamento straordinario di integrazione salariale, siano stati assunti a tempo indeterminato, a far data dal 1° gennaio 1989 e sino all'istituzione delle liste di collocamento previste dal comma 1, da datori di lavoro diversi da quelli di cui al citato articolo 1.

8. Con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, sono emanate norme di attuazione di quanto disposto dal presente articolo e dall'articolo 2.

Articolo 4.

1. Nel quadro delle iniziative rivolte a promuovere il reimpiego dei lavoratori siderurgici fino al 31 dicembre 1990, le imprese di cui all'articolo 1, nonchè gli enti e le imprese coinvolti nel programma di reindustrializzazione delle aree colpite dalla crisi siderurgica, presentano al Ministero del lavoro e della previdenza sociale progetti di formazione e riqualificazione professionale redatti secondo la regolamentazione del Fondo sociale europeo.

2. Le attività di cui al comma 1 possono essere finanziate, con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro

del tesoro, a carico del Fondo di rotazione di cui all'articolo 25 della legge 21 dicembre 1978, n. 845, nel limite massimo del 20 per cento delle disponibilità annue del predetto Fondo.

3. Con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con i Ministri del tesoro e per il coordinamento delle politiche comunitarie, vengono determinati gli adempimenti che gli enti e le aziende sono tenuti ad osservare al fine di consentire l'utilizzo delle risorse comunitarie finalizzate alla realizzazione di interventi di politica sociale sul mercato del lavoro.

CAPO II

Articolo 5.

1. Al fine di accelerare la ripresa economica ed occupazionale delle aree interessate dal processo di ristrutturazione del comparto siderurgico di cui all'articolo 1, il CIPI, su proposta del Ministro delle partecipazioni statali, di concerto, per quanto di competenza, con il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, esamina e delibera, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il programma speciale di reindustrializzazione delle aree di crisi siderurgica, nel quale sono specificate le singole iniziative da attuare ed i comuni delle province di Genova, Terni, Napoli e Taranto individuati per il loro insediamento, nonchè il programma di promozione industriale predisposto dalla Società finanziaria di promozione e sviluppo imprenditoriale controllata dall'IRI (SPI S.p.a.), relativo ad iniziative imprenditoriali nei settori dell'industria e dei servizi con particolare riferimento a quelle da realizzare in collaborazione con imprenditori privati e con cooperative o loro consorzi.

2. Con la stessa procedura di cui al comma 1 si provvede alla integrazione e all'aggiornamento dei programmi.

3. Ai fini dell'attribuzione dei livelli di incentivazione di cui all'articolo 6, il programma speciale di reindustrializzazione di cui al comma 1 definisce, con riferimento a ciascuna iniziativa produttiva da localizzare nei comuni delle province di Napoli e di Taranto, la misura percentuale minima del personale siderurgico esuberante da assumere, correlata alla natura ed alle caratteristiche delle singole iniziative ed alle professionalità richieste. L'inosservanza del disposto del presente comma determina la decadenza dal beneficio dell'incentivazione aggiuntiva di cui all'articolo 6.

3-*bis*. Le opere occorrenti per il primo impianto e per l'ampliamento degli immobili aziendali relativi all'insediamento delle iniziative di cui al comma 1 sono dichiarate di pubblica utilità, urgenti ed indifferibili.

Articolo 6.

1. Alle iniziative produttive specificate nei programmi di cui all'articolo 5, le cui domande sono presentate entro ventiquattro mesi dalla data della delibera CIPI prevista al comma 1 del medesimo articolo e che si localizzano nei comuni delle province di Napoli e di Taranto, si applicano le provvidenze della legge 1° marzo 1986, n. 64, con le modifiche previste dal comma 2. Con la deliberazione dei predetti programmi il CIPI determina l'applicabilità di tali modifiche a tutte le iniziative previste nei programmi stessi, e per le quali

le deliberazioni da parte degli istituti di credito speciale abilitati ad operare nel Mezzogiorno ovvero dell'Agenzia per la promozione e lo sviluppo del Mezzogiorno dovranno intervenire nel termine massimo di centoventi giorni, ferme restando le altre disposizioni relative all'ottenimento delle agevolazioni e contenute nella medesima legge.

2. A tal fine:

a) il contributo in conto capitale è fissato per tutte le iniziative nella misura di cui al comma 7, lettera *a)*, dell'articolo 9 della legge 1° marzo 1986, n. 64;

b) il tasso di interesse, comprensivo di ogni onere accessorio e spese, dei finanziamenti agevolati è determinato, per tutte le iniziative ammesse, nella misura di cui al comma 9, lettera *a)*, dell'articolo 9 della legge 1° marzo 1986, n. 64;

c) alle predette iniziative si applica la maggiorazione di un quinto del contributo in conto capitale, nei limiti e secondo le procedure di cui all'articolo 69, quarto comma, del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, e successive integrazioni e modificazioni.

3. Alle provvidenze di cui al presente articolo si applicano i limiti di cumulo previsti dall'articolo 9, comma 2, della legge 1° marzo 1986, n. 64, e dall'articolo 63, quinto e sesto comma, del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, fermo restando il disposto di cui al settimo comma del medesimo articolo 63.

Articolo 7.

1. Nello stato di previsione del Ministero delle partecipazioni statali è istituito un apposito capitolo, denominato «Fondo speciale di reindustrializzazione» con dotazione complessiva di lire 660 miliardi in ragione di lire 330 miliardi per ciascuno degli anni 1989 e 1990.

2. Il Fondo è destinato ad erogare, in corrispondenza con la realizzazione del programma speciale di reindustrializzazione delle aziende IRI nelle aree di crisi siderurgica, nonchè del programma di promozione industriale predisposto dalla Società finanziaria di promozione e sviluppo imprenditoriale controllata dall'IRI (SPI S.p.a.) di cui all'articolo 5, le somme occorrenti entro il limite massimo di lire 660 miliardi.

3. Una quota pari a lire 360 miliardi delle somme previste dal presente articolo è destinata alle iniziative che si localizzano nei comuni delle province di Napoli e di Taranto.

4. Una quota pari a 240 miliardi è destinata alle iniziative che si localizzano nei comuni delle altre aree prioritarie di crisi siderurgica di cui all'articolo 5.

5. Una quota pari a lire 60 miliardi è destinata ad interventi di promozione industriale nelle aree di crisi siderurgica secondo la ripartizione deliberata dal CIPI, su proposta del Ministro delle partecipazioni statali.

6. All'onere di lire 330 miliardi derivante dall'applicazione del presente articolo per ciascuno degli anni 1989 e 1990 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio

triennale 1989-1991, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1989, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento.

7. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Articolo 8.

1. Ai fini della ammissibilità al Fondo speciale di reindustrializzazione delle iniziative individuate dall'IRI, il Ministro delle partecipazioni statali, di intesa, per quelle localizzate nei comuni delle province di Napoli e di Taranto, con il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, verifica preventivamente la corrispondenza delle medesime alle finalità indicate nei programmi di cui all'articolo 5.

2. Il CIPI, su proposta del Ministro delle partecipazioni statali, di intesa, per quanto di competenza, con il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, delibera i criteri e le modalità di utilizzazione delle disponibilità del Fondo.

3. Il Ministro delle partecipazioni statali è autorizzato ad erogare all'IRI anticipazioni del 50 per cento delle somme occorrenti alle aziende proponenti il programma speciale di reindustrializzazione, per la realizzazione delle iniziative specificate nel programma di cui all'articolo 5.

4. Detta anticipazione è collegata alla presentazione di progetti delle singole iniziative, con specificazione analitica dei costi preventivati.

5. Una ulteriore anticipazione, pari al 50 per cento del residuo, può essere concessa dal Ministro delle partecipazioni statali qualora il soggetto proponente dimostri di avere effettuato spese per la realizzazione del progetto almeno pari all'anticipazione ricevuta.

6. Per la realizzazione del programma di promozione industriale di cui all'articolo 5, comma 1, approvato dal CIPI, il Ministro delle partecipazioni statali dispone, tramite l'IRI, l'erogazione contestuale delle somme necessarie, a valere sul Fondo speciale di reindustrializzazione, in rate trimestrali commisurate al fabbisogno ed alle modalità temporali indicati nel medesimo programma. La SPI S.p.a. è autorizzata ad utilizzare le predette somme a favore delle iniziative imprenditoriali, di cui all'articolo 5, comma 1, nelle quali assuma partecipazione al capitale con quote di minoranza attraverso la concessione di prefinanziamenti delle agevolazioni richieste sulla base della normativa comunitaria, nazionale e regionale applicata nelle aree individuate dal presente decreto e previa deliberazione, da adottarsi nel termine massimo di centoventi giorni, da parte degli istituti di credito speciale abilitati ad operare nel Mezzogiorno ovvero dell'Agenzia per la promozione e lo sviluppo del Mezzogiorno. A tali prefinanziamenti, siano essi relativi ad agevolazioni in conto capitale o tasso agevolato, saranno applicate le condizioni e le modalità previste dalla normativa di finanziamento agevolato richiesta ed in ogni caso ad un tasso non superiore al 7 per cento. Per le iniziative di cui al presente comma, l'ambito territoriale di riferimento è quello della provincia di appartenenza dell'area di crisi siderurgica. Su proposta del Ministro delle partecipazioni statali il CIPI può deliberare, ai fini della localizzazione delle iniziative di cui al presente comma, di ampliare l'area di intervento al territorio rientrante nel raggio di trenta chilometri calcolato rispetto ai centri urbani di Napoli, Taranto, Genova e Terni nonchè

a quelli relativi all'applicazione dell'articolo 7, comma 5, purchè ricadente nell'ambito delle rispettive regioni di appartenenza.

7. Per le iniziative localizzate nelle aree del centro nord da parte della SPI S.p.a. potrà essere concesso un contributo per un ammontare non superiore al 25 per cento degli investimenti ammissibili. Tale contributo potrà essere cumulato con quello previsto dal regolamento CEE n. 328/88 del 2 febbraio 1988 (Resider) secondo le modalità indicate all'articolo 11.

8. Alle iniziative localizzate nelle aree del Mezzogiorno al cui capitale la SPI S.p.a. partecipi, la stessa SPI potrà concedere finanziamenti agevolati sino a copertura dei fabbisogni finanziari residui rispetto alle agevolazioni della legge 1° marzo 1986, n. 64, e di eventuali altre leggi agevolative, nonchè rispetto all'ammontare di capitale proprio di cui all'articolo 69, ottavo comma, del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218. A tali finanziamenti si applica un tasso pari a quello previsto nel comma 2, lettera *b)*, dell'articolo 6 e con durata non superiore ad anni quattro.

9. I contributi erogati alle società che attuano le iniziative incluse nel programma speciale di reindustrializzazione e nel programma di promozione industriale di cui all'articolo 5 costituiscono adeguamento dei mezzi propri delle società stesse e sono da queste accantonabili in un apposito fondo del passivo del bilancio in sospensione di imposta ai sensi dell'articolo 55 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

10. Nella determinazione dell'entità dell'intervento del Fondo a beneficio delle singole iniziative non si tiene conto delle spese sostenute anteriormente al 14 giugno 1988.

11. Il Ministro delle partecipazioni statali, congiuntamente al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, per le iniziative localizzate nei comuni delle province di Napoli e di Taranto, ed al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per gli aspetti occupazionali, vigila sull'attuazione dei programmi di cui all'articolo 5, comma 1. I Ministri di cui sopra, per i rispettivi ambiti di competenza, presentano al CIPI una relazione semestrale, da trasmettere alle competenti Commissioni parlamentari, sullo stato di attuazione degli interventi, con particolare riferimento agli investimenti attivati e ai connessi riflessi occupazionali.

12. Il Ministro delle partecipazioni statali, congiuntamente ai Ministri per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e del lavoro e della previdenza sociale, può promuovere accordi di programma ai sensi dell'articolo 7 della legge 1° marzo 1986, n. 64.

Articolo 9.

1. Per le imprese esercenti attività nel settore delle fonderie di ghisa e acciaio che, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 4 settembre 1987, n. 366, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 novembre 1987, n. 452, abbiano ottenuto contributi a fondo perduto per la riduzione di capacità produttiva, secondo delibera di concessione del CIPI, il termine del 31 dicembre 1988, previsto al comma 1 del citato articolo 8, è differito al 30 aprile 1989. Unitamente alle dichiarazioni di cui all'articolo 2, comma ottavo, della legge 31 maggio 1984, n. 193, le imprese siderurgiche di cui

all'allegato 1 del trattato CECA, nonchè quelle produttrici di tubi ed esercenti attività di fusione di getti di ghisa e di acciaio, sono tenute a notificare al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato - Direzione generale della produzione industriale i programmi di investimento relativi agli impianti esistenti o da porre in essere.

Articolo 10.

1. La durata del fondo previsto dall'articolo 17 della legge 27 febbraio 1985, n. 49, è prorogata di tre anni.

2. Al fondo di cui al comma 1 è conferita, per il triennio 1989-1991, la somma di lire 70 miliardi da suddividersi in 10 miliardi per il 1989 e in 30 miliardi per ciascuno degli anni 1990 e 1991.

3. Al fondo di cui all'articolo 1 della legge 27 febbraio 1985, n. 49, è conferita, per il triennio 1989-1991, la somma di lire 100 miliardi da suddividersi in 20 miliardi per il 1989 e in 40 miliardi per ciascuno degli anni 1990 e 1991.

4. Per le cooperative di produzione e lavoro di cui all'articolo 14 della legge 27 febbraio 1985, n. 49, e per quelle costituite ai sensi della legge medesima dai lavoratori di cui ai commi 10 e 11 dell'articolo 2 ed ubicate nelle province di Taranto, Napoli, Terni e Genova, nonchè nelle aree già individuate o da individuarsi ai sensi dei regolamenti CEE n. 2052/88 del 24 giugno 1988, n. 328/88 del 2 febbraio 1988 (Resider), n. 2506/88 del 26 luglio 1988 (Renaval), la misura di cui al comma 3 dell'articolo 17 della legge 27 febbraio 1985, n. 49, è fissata in cinque volte l'ammontare del capitale sottoscritto.

5. Per le cooperative di cui al comma 4, il limite indicato dal comma 5 dell'articolo 17 della legge 27 febbraio 1985, n. 49, è fissato in cinque annualità dell'onere di Cassa integrazione speciale per ogni lavoratore associato.

6. Nella selezione delle domande di incentivazione sul fondo di cui al comma 1 è data priorità a quelle relative alle province di cui al comma 4 ed alle aree da individuarsi ai sensi del regolamento CEE n. 328/88 del 2 febbraio 1988 (Resider).

7. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 30 miliardi per il 1989 ed a lire 70 miliardi per ciascuno degli anni 1990 e 1991, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1989, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento.

8. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le corrispondenti variazioni di bilancio.

Articolo 11.

1. Per le finalità previste dal regolamento comunitario n. 328/88 del 2 febbraio 1988 (Resider) e per favorire lo sviluppo economico delle zone colpite da crisi siderurgica, da indicare da parte del CIPI, su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, possono essere

concessi alle piccole e medie imprese di cui al comma 2 contributi a fondo perduto per l'insediamento di nuove attività ovvero per l'ammodernamento e l'ampliamento degli impianti esistenti; il contributo sul costo degli investimenti, ammissibili alle agevolazioni purchè non relativi ad attività appartenenti al settore siderurgico, sarà pari al 25 per cento della spesa complessiva entro il limite massimo di 700 milioni di lire.

1-*bis*. Il contributo di cui al comma 1 può essere trasformato, in tutto o in parte, su richiesta dell'impresa, in abbuono di interessi sui finanziamenti concessi dagli istituti e dalle sezioni specializzati per il credito a medio termine.

2. Ai fini del presente articolo si intendono per piccole e medie imprese le piccole e medie imprese industriali aventi non più di 300 dipendenti e 30 miliardi di capitale investito al netto di ammortamenti e rivalutazioni monetarie, che non si configurano appartenenti ad un gruppo imprenditoriale, nonchè le piccole e medie imprese di servizi aventi non più di 75 dipendenti e 7,5 miliardi di capitale investito al netto di ammortamenti e rivalutazioni monetarie, che non si configurano appartenenti ad un gruppo imprenditoriale. Per le imprese artigiane valgono i limiti dimensionali stabiliti dalla legge 8 agosto 1985, n. 443. Si considerano appartenenti ad un gruppo imprenditoriale le società controllate o controllanti di cui all'articolo 2359 del codice civile, nonchè le imprese che comunque siano collegate, direttamente o indirettamente, tramite finanziarie fiduciarie e società di comodo, ad eccezione di quelle che, considerate come un'unica impresa, non superino i limiti dimensionali di cui al presente articolo.

3. Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato stabilisce, con proprio decreto, gli investimenti ammissibili alle agevolazioni, le modalità, i tempi e le procedure per la presentazione delle domande di agevolazione, per l'istruttoria delle stesse, per la concessione e l'erogazione dei contributi. Provvede altresì, sentito un comitato tecnico, che sarà appositamente istituito presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, a fissare i criteri e le modalità per la concessione delle agevolazioni. L'accertamento della realizzazione dei programmi sarà effettuato da apposite commissioni nominate ai sensi dell'articolo 18 della legge 26 aprile 1983, n. 130.

4. I contributi di cui al comma 1 sono concessi, nel limite di lire 70 miliardi, con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, previo parere del comitato tecnico di cui al comma 3. Gli oneri derivanti dall'applicazione del presente articolo gravano sulle disponibilità residue, esistenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, del «Fondo per la razionalizzazione aziendale ed interaziendale degli impianti siderurgici» di cui all'articolo 20 della legge 17 febbraio 1982, n. 46. Le spese conseguenti all'applicazione del presente articolo riguardanti le indennità di missione e spese di trasporto, nonchè il funzionamento del comitato di cui al comma 3, sono poste a carico del già citato «Fondo per la razionalizzazione aziendale ed interaziendale degli impianti siderurgici» fino ad un ammontare massimo di 300 milioni. I contributi di cui al presente articolo non sono cumulabili con altre agevolazioni, sulla medesima voce di investimento, salvo quelle previste dalle Comunità economiche europee.

5. Qualora i beni acquistati con il contributo di cui al comma 1 siano alienati, ceduti o distratti nei tre anni successivi alla consegna dei beni stessi, può essere disposta la revoca delle agevolazioni. Nei casi di restituzione del

contributo, in conseguenza di tale revoca, per azioni o per fatti addebitabili all'impresa beneficiaria, l'impresa deve versare il relativo importo maggiorato di un interesse pari al tasso ufficiale di sconto vigente alla data dell'ordinativo di pagamento. In tutti gli altri casi di restituzione la maggiorazione da applicare è determinata sulla base del tasso di interesse legale.

6. Alle piccole e medie imprese di cui al presente articolo può essere concesso un contributo sul costo di acquisizione di servizi destinati alla ricerca di nuovi mercati per il collocamento dei prodotti oppure ad elevare il livello qualitativo dei prodotti medesimi e ad aumentare la produttività. Il contributo è concesso nella misura dell'80 per cento del costo effettivamente sostenuto e comunque per un importo non superiore a 50 milioni, su proposta del comitato di cui al comma 3. Le modalità di attuazione del presente comma sono stabilite con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato. L'onere finanziario per la concessione di tale contributo è a carico delle disponibilità di cui al comma 4.

7. Le disposizioni di cui al presente articolo trovano attuazione in relazione all'applicazione del regolamento comunitario n. 328/88 del 2 febbraio 1988 (Resider).

Articolo 12.

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.

ELENCO PREVISTO AL COMMA 1 DELL'ARTICOLO 1

Attività industriali triestine S.p.a.

Centro Acciai S.p.a.

Centro sviluppo materiali S.p.a.

Dalmine S.p.a.

Deltacogne S.p.a.

Deltavaldarno S.p.a.

Eurosider S.p.a.

Finsider S.p.a. in liquidazione.

Icrot S.p.a.

Ilva S.p.a.

Italsider S.p.a. in liquidazione.

ITA Industrie Trasformazione Acciaio S.p.a.

Itallamiere S.p.a.

Lavemetal S.p.a.

Lovere Sidermeccanica S.p.a.

Nuova Deltasider S.p.a. in liquidazione.

Rifinsider S.p.a.

Rivestubi S.p.a.

Se.co.sid. S.p.a.

Sicfa S.p.a.

Sidercomit S.p.a.

Siderexport S.p.a.

Sidermontaggi S.p.a.

Silca S.p.a.

ARC SIPRA Società Italiana Prefabbricati Acciai Sipra S.p.a.

Sisma S.p.a.

Terni acciai speciali S.p.a. in liquidazione.

Tubificio Dalmine/Italsider S.p.a.

Brollo Sud S.p.a.

Passiamo alla votazione finale.

CONSOLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONSOLI. Signor Presidente, il Gruppo comunista voterà a favore della conversione in legge del decreto-legge n. 120. Desidero sottolineare che noi abbiamo rinunciato alla presentazione di alcuni emendamenti per rendere sollecita l'approvazione del decreto-legge e per evitare che in questa situazione politica e parlamentare si corresse il rischio di non approvare un decreto così importante, atteso da migliaia e migliaia di lavoratori.

Il nostro voto favorevole deriva dalla considerazione di un aspetto profondamente positivo del provvedimento: per la prima volta la ristrutturazione di un grande settore industriale del nostro paese avviene non soltanto con misure di prepensionamento, e quindi con ammortizzatori sociali, ma anche con uno sforzo ed un programma di investimenti per creare quei posti di lavoro che devono sostituire quelli che si perdono. Se questo è un aspetto positivo devo, però, fare un cenno ad alcune nostre preoccupazioni che permangono in riferimento alla prospettiva della siderurgia nel nostro paese e all'andata a buon fine del suo risanamento. Sono delle ombre sul tipo di piano siderurgico che è stato definito e tra queste ombre un nodo preoccupante è rappresentato dalla prospettiva di Bagnoli.

Colgo questa occasione per augurarmi – così come ha fatto il relatore, al quale mi associo – prendendo atto delle assicurazioni che ci ha dato il Governo in Commissione e che ha ripetuto in questa sede accettando

l'ordine del giorno come raccomandazione, di trovare in altri provvedimenti soddisfazione ad alcuni aspetti che non hanno trovato soluzione in questo, ossia quello relativo ai lavoratori delle aziende che producono tubi, ma anche per quanto riguarda le misure e gli ammortizzatori sociali per i dipendenti delle imprese private siderurgiche, che è un grosso, scottante problema sul quale sia nel dibattito alla Camera che qui in Senato c'è stata una convergenza da parte di tutte le forze politiche. Io credo che sia possibile trovare in tempi brevi, con un apposito emendamento in qualche provvedimento che, tra l'altro, è alla Camera, la soluzione di questo nodo.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge composto del solo articolo 1.

È approvato.

Votazione finale dei disegni di legge:

«Provvedimenti per la ricostruzione della Valtellina e della Val Brembana» (830), d'iniziativa del senatore Tornati e di altri senatori

«Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle zone adiacenti colpite dalle eccezionali calamità dell'estate 1987» (1205), d'iniziativa del senatore Golfari e di altri senatori

«Provvedimenti per la ricostruzione e lo sviluppo della Valtellina e delle adiacenti aree site nelle province di Como, Bergamo e Brescia colpite dalle avversità atmosferiche dei mesi di luglio ed agosto 1987» (1252), d'iniziativa del senatore Forte e di altri senatori

«Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle zone adiacenti colpite dalle eccezionali calamità dell'estate 1987» (1316), d'iniziativa del senatore Bissi e di altri senatori

Approvazione in un testo unificato con il seguente titolo: «Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle adiacenti zone delle province di Bergamo, Brescia e Como, colpite dalle eccezionali avversità atmosferiche dei mesi di luglio ed agosto 1987»

Stralcio del comma 6 dell'articolo 6 del disegno di legge n. 1205

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione finale dei disegni di legge: «Provvedimenti per la ricostruzione della Valtellina e della Val Brembana», d'iniziativa dei senatori Tornati, Berlinguer, Libertini, Tedesco Tatò, Senesi, Visconti, Scardaoni, Nespolo, Andreini, Petrara e Cascia; «Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle zone adiacenti colpite dalle eccezionali calamità dell'estate 1987», d'iniziativa dei senatori Golfari, Aliverti, Azzaretti, Berlanda, Bonora, Carli, Citaristi, Colombo, Diana, Fontana Walter, Granelli, Guzzetti, Rezzonico, Salvi e Vercesi; «Provvedimenti per la ricostruzione e lo sviluppo della Valtellina e delle adiacenti aree site nelle province di Como, Bergamo e Brescia colpite dalle avversità atmosferiche dei mesi di luglio ed agosto 1987», d'iniziativa dei senatori Forte, Fabbri, Marniga, Cutrera, Scevarolli e Natali, e

«Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle zone adiacenti colpite dalle eccezionali calamità dell'estate 1987», d'iniziativa dei senatori Bissi, Cariglia, Dell'Osso, Franza e Pagani.

Questo disegno di legge è già stato esaminato ed approvato articolo per articolo dalla 13ª Commissione permanente in sede redigente.

Ha facoltà di parlare il relatore.

FABRIS, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, poche parole per confermare il contenuto della relazione scritta e per sottolineare che con l'approvazione finale di questo provvedimento già predisposto dalla Commissione 13ª si dà concretezza agli impegni assunti dal Presidente della Repubblica e dal Capo del Governo a nome del popolo italiano nelle loro visite in Valtellina all'indomani dei tragici eventi dell'estate del 1987: è quindi una promessa mantenuta.

Vogliamo sperare che la Camera dei deputati apprezzi il lavoro fatto dal Senato ed approvi sollecitamente il provvedimento che mette la regione Lombardia e gli enti locali in condizione di predisporre il piano-programma che consenta l'utilizzo dei finanziamenti disposti dal presente provvedimento.

Mi auguro anche che il piano tenga conto delle priorità previste dal presente provvedimento che vedono nella sicurezza delle popolazioni l'obiettivo principale da raggiungere.

Voglio infine, dopo questo augurio, dare atto ai componenti della Commissione ed al suo Presidente del prezioso lavoro svolto che consente in Aula di approvare, come mi auguro, i provvedimenti.

Con questo concludo il mio intervento perchè credo che la relazione scritta contenga in maniera molto più diffusa le motivazioni del provvedimento stesso. Rinnovo l'augurio per un'approvazione di questo testo che si richiama, condensandola, alle quattro proposte di legge sull'argomento, a testimonianza della attenzione che i diversi partiti hanno dimostrato nei confronti del tema della ricostruzione della Valtellina ed augurandomi che qui la vogliano riconfermare. (*Applausi dal centro*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

PICANO, *sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Signor Presidente, il Governo non ha molto da aggiungere a quanto detto dal relatore. Vogliamo solo sottolineare il metodo che abbiamo voluto facilitare e sollecitare nell'approvazione della legge, cioè quello di fare una legge di princìpi, lasciando poi alle capacità di programmazione e di coordinamento della regione con gli enti locali la predisposizione di un piano che poi sarà sottoposto per l'approvazione al CIPE e messo in successiva realizzazione dalle amministrazioni locali, coordinate dalla stessa regione con quello che le amministrazioni centrali dovranno fare.

Indubbiamente questo è un provvedimento eccezionale, quindi in qualche maniera si somma agli interventi ordinari che le amministrazioni centrali dello Stato stanno predisponendo per la zona. Il Governo si augura che le somme messe a disposizione, che sono ingenti, saranno sufficienti per un intervento risolutivo in favore delle popolazioni colpite dalle calamità del 1987.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale del disegno di legge, il cui testo, votato articolo per articolo dalla 13ª Commissione permanente, è il seguente:

Art. 1.

1. Alla ricostruzione ed allo sviluppo dei comuni della provincia di Sondrio e delle adiacenti zone delle province di Bergamo, Brescia e Como, come individuati ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera *a*) del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 novembre 1987, n. 470, colpiti dalle eccezionali avversità atmosferiche dei mesi di luglio ed agosto 1987, è destinata, nel quinquennio 1989-1993, la complessiva somma di lire 2.500 miliardi in ragione di lire 250 miliardi per il 1989, di lire 550 miliardi per ciascuno degli anni dal 1990 al 1992 e di lire 600 miliardi per il 1993.

2. Nello stato di previsione del Ministero del bilancio e della programmazione economica è istituito un apposito capitolo denominato «Fondo per gli interventi di ricostruzione e sviluppo dei comuni della provincia di Sondrio e delle adiacenti zone delle province di Bergamo, Brescia e Como colpiti dalle eccezionali avversità atmosferiche dei mesi di luglio ed agosto 1987», al quale affluiscono, oltre alle somme di cui al comma 1, quelle destinate dalla Comunità economica europea quali contributi alla ricostruzione della Valtellina ove dalla Comunità stessa non devolute per il finanziamento di progetti speciali non compresi nel Piano e Programma definito dalla regione Lombardia ai sensi dell'articolo 1, comma 7, del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 novembre 1987, n. 470.

3. La regione Lombardia, sentito il parere della provincia interessata, adotta il Piano e Programma di ricostruzione e riconversione dei territori indicati al comma 1 con l'osservanza delle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 7, del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 novembre 1987, n. 470. Il Piano e Programma è articolato per fasi di realizzazione e per progetti di intervento proposti secondo le priorità di programma e le disponibilità delle leggi finanziarie dello Stato. Il Piano e Programma stabilisce i criteri per la erogazione, entro il limite di lire 100 miliardi annui, dei contributi in conto capitale, delle agevolazioni creditizie e delle agevolazioni fiscali, di cui agli articoli 4 e 6 della presente legge, ed indica le competenze, le procedure e le modalità di attuazione delle sue previsioni, recuperando le indicazioni preliminari di cui all'articolo 1, comma 7, del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 novembre 1987, n. 470. Il Piano e Programma è approvato, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) che ai fini di quanto previsto dal presente articolo è integrato con la partecipazione del Presidente della regione Lombardia o di un suo delegato. Il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici è reso entro il termine di trenta giorni dal ricevimento della richiesta, decorso il quale il parere si intende espresso in senso favorevole, fatto salvo il potere del Consiglio superiore dei lavori pubblici di chiedere ulteriori documentazioni ed informazioni, per una sola volta rispetto al termine predetto. Compete al

CIPE, in sede di approvazione del Piano e Programma, verificarne la rispondenza alle finalità della presente legge e la compatibilità con le risorse finanziarie disponibili, tenendo conto degli ordinari stanziamenti destinati alle medesime finalità. Compete altresì al CIPE verificare l'intervenuto coordinamento fra i programmi della regione Lombardia e quelli di competenza delle Amministrazioni statali interessate, anche per quanto riguarda la ripartizione fra i soggetti dei finanziamenti destinati all'attuazione dei programmi, nel rispetto dei limiti complessivi indicati nel comma 2 e nel presente comma, al netto della quota da riservare alla copertura dell'eventuale minor gettito derivante dall'applicazione degli articoli 4 e 5. Tale quota affluisce all'entrata del bilancio dello Stato. L'iniziativa di coordinamento compete alla regione Lombardia in sede di adozione del Piano e Programma. Entro il 30 giugno di ciascun anno, la regione Lombardia, operando in via di integrazione e aggiornamento del Piano e Programma iniziale, comunica al CIPE gli aggiornamenti che comportino modifiche sostanziali al Piano e Programma già approvato, sempre nei limiti di spesa sopra richiamati. Gli aggiornamenti predetti sono soggetti alle procedure di adozione e di approvazione di cui al presente comma. Alle riunioni del CIPE riguardanti gli adempimenti previsti dalla presente legge partecipa il Presidente della regione Lombardia o un suo delegato.

4. Il Piano e Programma, approvato ai sensi del comma 3, può essere attuato anche mediante la stipulazione di accordi di programma ai quali partecipano i soggetti pubblici e privati interessati. Le modalità di attuazione del Piano e Programma e le procedure per il suo svolgimento sono regolamentate in sede di approvazione del medesimo Piano e Programma.

5. In relazione all'urgenza dell'intervento, l'approvazione del Piano e Programma da parte del CIPE può essere effettuata per singoli stralci operativi. Su richiesta del Presidente della regione Lombardia o del Ministro dell'ambiente, i progetti di esecuzione delle opere previste nel Piano e Programma che riguardino gli interventi previsti nell'articolo 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 agosto 1988, n. 377, oltre che la viabilità principale e le grandi opere di assetto idrogeologico, sono soggetti allo studio di impatto ambientale in conformità alle procedure previste nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri prima citato.

6. Al fine di disporre dei necessari elementi di conoscenza per la elaborazione del Piano e Programma, gli organi e i servizi tecnici delle Amministrazioni dello Stato, o da esse dipendenti, prestano la necessaria collaborazione a favore della regione Lombardia. Quest'ultima fornisce alle Amministrazioni statali interessate gli elementi utili per l'acquisizione delle conoscenze necessarie.

7. Il Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie, d'intesa con la regione Lombardia, cura l'attivazione delle procedure per favorire l'erogazione di contributi e finanziamenti della Comunità economica europea per la realizzazione delle iniziative di ricostruzione e sviluppo socio-economico delle aree interessate dalla presente legge, assumendo, ove necessario, le iniziative relative alla predisposizione, d'intesa con le amministrazioni interessate, dei progetti beneficiari dei suddetti contributi e finanziamenti.

8. Nell'ambito dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 1 ed entro il limite del controvalore in lire italiane che verrà fissato dal CIPE in occasione dell'approvazione del Piano e Programma, è autorizzato il ricorso ai prestiti

della Banca europea degli investimenti (BEI). L'onere di ammortamento, per capitale ed interessi, dei predetti prestiti viene iscritto in apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero del tesoro. Il controvalore in lire dei prestiti stessi verrà portato a scomputo dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 1.

9. Il Ministro del tesoro è autorizzato a stipulare con la BEI una convenzione per stabilire le condizioni generali, i criteri e le modalità di presentazione delle domande, di impiego e di ripartizione dei prestiti che il Ministro del tesoro o gli altri soggetti da esso designati possono contrarre con la BEI ai sensi del comma 8.

10. Può, altresì, essere concessa, nei limiti dei fondi all'uopo accantonati sullo stanziamento di cui al comma 1, la copertura del rischio di cambio nel caso di prestiti esteri o della Comunità economica europea stipulati per il finanziamento di interventi previsti dal Piano e Programma.

Art. 2.

1. Il Piano e Programma di cui all'articolo 1, da redigere nei limiti di spesa di cui al comma 3 del medesimo articolo 1, deve mirare, in particolare, al conseguimento dei seguenti obiettivi:

a) attuazione delle misure di prevenzione dei fenomeni franosi e alluvionali nei territori interessati mediante l'esecuzione delle necessarie opere idrauliche, idraulico-forestali, idraulico-agrarie, di bonifica agraria, compresi i terrazzamenti a vigneti e, più in generale, di difesa del suolo, nella salvaguardia dell'ambiente e del patrimonio culturale e sociale delle popolazioni;

b) istituzione di sistemi di monitoraggio e di controllo idrogeologico per la protezione degli abitati e delle popolazioni interessate;

c) riorganizzazione degli insediamenti abitativi con particolare riferimento alle opere acquedottistiche, igieniche e di disinquinamento, di competenza degli enti locali;

d) ricostruzione ed ammodernamento dei sistemi di accesso, viabilità e trasporto interessanti la provincia di Sondrio e le adiacenti zone delle province di Bergamo, Brescia e Como, con priorità per gli interventi diretti alla realizzazione di condizioni normali di accesso ai comuni dell'Alta Valtellina e della Val Chiavenna ed all'attivazione di un adeguato sistema intervallivo di comunicazioni. A questo fine sono considerati funzionali al sistema intervallivo anche i collegamenti con i Cantoni svizzeri, nonchè quelli con la Provincia autonoma di Bolzano;

e) riattivazione e sostegno delle attività produttive, con particolare riguardo alle attività agricole e forestali, turistiche e ricettive compreso l'esercizio di servizi di trasporto a fune, artigianali e manifatturiere, nonchè sportive, anche mediante la concessione da parte della Regione di contributi in conto capitale e in conto interessi, nonchè l'erogazione di contributi per l'incremento del fondo rischi dei consorzi fidi per l'industria, il commercio e l'artigianato ai fini del più agevole e meno oneroso accesso delle imprese al credito bancario; reintegrazione delle imprese danneggiate mediante attuazione dell'articolo 5, comma 4, del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 novembre 1987, n. 470, e completamento degli interventi connessi al raggiungimento delle finalità della legge 15 ottobre 1981, n. 590;

f) distribuzione articolata dei servizi sociali nei territori di cui all'articolo 1, al fine di favorire migliori condizioni di accesso e di utilizzazione dei medesimi da parte della popolazione interessata; incentivazione di attività di ricerca tecnologica e scientifica e di istruzione superiore e formazione finalizzata all'occupazione e alle nuove professioni;

g) recupero e conservazione del patrimonio culturale e ambientale con priorità per tutti quegli interventi urgenti di restauro statico ed architettonico degli edifici già individuati ed accertati con apposite perizie di spesa dal Ministero per i beni culturali e ambientali e già trasmessi al Ministro per il coordinamento della protezione civile;

h) revisione delle concessioni di derivazione d'acqua e verifica delle condizioni strutturali e di funzionamento degli impianti idroelettrici sotto il profilo di un equilibrio fra le finalità di pubblica utilità dell'uso idroelettrico e quelle ambientali.

2. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 7, del decreto legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 novembre 1987, n. 470, è integrata di lire 7 miliardi a copertura e completamento delle spese di elaborazione del Piano e Programma nonchè per quelle di progettazione esecutiva delle opere contenute nel Piano e Programma stesso. La determinazione delle somme dovute sarà fatta in relazione alle occorrenze dell'attività di elaborazione del Piano e Programma, con deliberazione del CIPE, previo parere del Nucleo di valutazione presso il Ministero del bilancio e della programmazione economica.

3. Il Ministro per il coordinamento della protezione civile provvede alla corresponsione degli indennizzi definitivi relativi agli interventi di cui all'articolo 5-*quinquies*, comma 1, lettera *b*), del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 novembre 1987, n. 470, al cui onere si fa fronte nell'ambito dell'autorizzazione di spesa di cui al comma 3 dello stesso articolo 5-*quinquies*.

4. Ai fini del comma 3 sono considerate residenze principali le unità immobiliari:

a) non ultimate, di cui sia stato interamente realizzato il rustico, nei limiti della volumetria complessivamente autorizzata;

b) vuote, ma destinate a residenza principale;

c) non abitate in via permanente dal proprietario o affittuario già residente, perchè residente o dimorante per ragioni di lavoro o impresa propria o dei familiari, in altro comune in Italia o all'estero;

d) adibite, oltre che ad abitazione, anche all'esercizio di attività artigianali e commerciali, anche se condotte da terzi.

5. Si considerano distrutti ai fini del comma 3 anche gli immobili che, in conseguenza degli eventi calamitosi di cui al medesimo comma 3, siano dichiarati inagibili, in via permanente, dalle competenti autorità in relazione ad ulteriori rischi idrogeologici.

6. Ai fini dell'erogazione degli indennizzi di cui ai commi precedenti, gli interessati debbono attestare l'importo del danno, mediante perizia giurata o atto notorio sotto la propria responsabilità, e l'avvenuta ricostruzione dell'immobile danneggiato o distrutto, mediante certificazione della competente autorità comunale.

7. Agli indennizzi relativi agli immobili ed unità immobiliari non adibiti a residenza principale, nonchè agli indennizzi competenti ad altro titolo, non

considerati dal decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 novembre 1987, n. 470, o da precedenti disposizioni, si provvede nella misura e con le modalità indicate nel Piano e Programma.

Art. 3.

1. Gli interventi di cui alla presente legge sono dichiarati di pubblica utilità, urgenti ed indifferibili, e sono realizzati nel rispetto della legge 13 settembre 1982, n. 646 e successive modificazioni ed integrazioni, nonchè dei vincoli previsti dalla legislazione in materia paesaggistica ed ambientale e di tutela del patrimonio culturale.

2. Per l'attuazione degli interventi ammessi al finanziamento del CIPE, di cui all'articolo 1, comma 3, la regione Lombardia si avvale delle province di Sondrio, Bergamo, Brescia e Como, delle comunità montane, dei comuni e dei loro consorzi, delegando o subdelegando a tali enti l'esercizio delle funzioni necessarie, ed assegnando gli interventi di attuazione anche in deroga al riparto ordinario delle competenze. La regione Lombardia opererà d'intesa con la provincia autonoma di Bolzano ai fini del necessario coordinamento territoriale. Con legge della regione Lombardia saranno definite le procedure semplificate di disciplina degli interventi, le modalità del controllo e della verifica contabile degli interventi programmati, l'esercizio dei poteri sostitutivi nel caso di inerzia o di inadempimento dei soggetti obbligati. Alla realizzazione degli interventi si potrà procedere mediante accordi di programma e convenzioni di esecuzione.

3. Il termine per il controllo degli atti degli organi regionali e locali, sottoposti soltanto a controllo di legittimità secondo le leggi vigenti, è ridotto della metà.

4. Tutti gli atti devono essere pubblici. Tutti i contributi concessi a qualsiasi titolo ad enti pubblici, società e privati in attuazione dei programmi dovranno essere resi noti mediante pubblicazione in una sezione speciale del *Bollettino Ufficiale* della regione Lombardia o della *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

5. L'approvazione del Piano e Programma di cui all'articolo 1, qualora gli interventi programmati non risultino conformi alle previsioni urbanistico-edilizie comunali, costituisce approvazione di specifica variante degli stessi. Qualora si tratti di opere pubbliche o di rilevante interesse pubblico, individuate come tali dal medesimo Piano e Programma, da realizzare in aree assoggettate alla tutela di cui alla legge 29 giugno 1939, n. 1497, come integrata dal decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1985, n. 431, nonchè assoggettate al vincolo idrogeologico di cui al regio decreto-legge 30 dicembre 1923, n. 3267, l'approvazione del Piano e Programma ha valore di autorizzazione rilasciata ai sensi delle predette leggi.

Art. 4.

1. Alle nuove imprese artigiane ed industriali, ivi comprese quelle turistiche e ricettive, nonchè quelle esercenti servizi di trasporto a fune, che

si insediano nei territori indicati nell'articolo 1 è concessa l'esenzione decennale dall'imposta locale sui redditi, nonchè, per lo stesso periodo di tempo, la riduzione alla metà dell'imposta sul reddito delle persone fisiche e dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche. Per le imprese già esistenti nei detti territori alla data del 18 luglio 1987 l'esenzione e la riduzione d'imposta sono accordate per il reddito derivante dalla ricostruzione, dalla riattivazione, dall'ampliamento o dalla trasformazione delle strutture produttive. Le imprese che svolgono attività produttiva di redditi totalmente o parzialmente esenti ai sensi del presente comma devono tenere la contabilità in modo che sia possibile determinare separatamente la parte di utili attribuibile a tale attività. Le esenzioni previste dal presente comma decorrono dall'esercizio di entrata in funzione delle strutture produttive.

2. Relativamente ai redditi prodotti nel periodo di cui al comma 5 la parte non superiore al 70 per cento degli utili dichiarati dalle imprese o enti obbligati alla tenuta delle scritture contabili ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, e successive modificazioni ed integrazioni, o che abbiano optato o optino per la tenuta della contabilità ordinaria, direttamente impiegata nella costruzione, ampliamento o riattivazione di impianti, nell'acquisto di attrezzature e macchinari nei territori di cui all'articolo 1 è esente dall'imposta locale sui redditi. L'esenzione compete fino alla concorrenza del costo delle opere, degli impianti, dei macchinari ed attrezzature. Per ottenere la predetta esenzione i soggetti aventi diritto debbono richiederla espressamente in sede di dichiarazione annuale, indicando la parte di utili che intendono investire. Per i redditi prodotti negli anni 1987 e 1988 la domanda deve essere presentata con apposita istanza al competente ufficio per le imposte entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. L'esenzione decade se il reinvestimento non è eseguito entro il secondo esercizio successivo alla dichiarazione.

3. Relativamente all'imposta sul reddito delle persone fisiche le agevolazioni si applicano anche ai redditi prodotti in forma associata. In ogni caso le esenzioni e le riduzioni di imposta previste dai commi 1 e 2 si applicano limitatamente all'ammontare del reddito prodotto nei territori di cui all'articolo 1 e risultante dalla dichiarazione presentata dal contribuente.

4. I trasferimenti di terreni destinati ad insediamenti produttivi sono soggetti alle imposte di registro, ipotecarie e catastali nella misura fissa. Salvo il caso di forza maggiore, l'acquirente decade da tali benefici qualora gli insediamenti produttivi per i quali l'agevolazione viene concessa non siano realizzati entro tre anni dall'acquisto. La realizzazione di detti insediamenti viene attestata dalla competente amministrazione comunale. Nei luoghi ove si eseguono i lavori di bonifica previsti dall'articolo 4, comma 8, del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 novembre 1987, n. 470, gli atti di trasferimento di proprietà conclusi a scopo di ricomposizione fondiaria sono esenti da INVIM e soggetti alle imposte di registro, ipotecarie e catastali nella misura fissa. La rispondenza dell'atto alla finalità indicata è certificata dalla comunità montana competente per territorio. L'atto di trasferimento può essere rogato dal dipendente della comunità montana che svolge le funzioni di segretario.

5. Le agevolazioni di cui al presente articolo si riferiscono alle iniziative poste in essere nel periodo dal 18 luglio 1987 al 31 dicembre 1993.

6. Nei territori di cui all'articolo 1, l'imposta erariale sul consumo dell'energia elettrica di cui all'articolo 3 del decreto-legge 6 ottobre 1948, n. 1199, convertito dalla legge 3 dicembre 1948, n. 1387, nonchè il sovrapprezzo termico, si applicano alle imprese di cui al comma 1 del presente articolo in ragione della metà, per un decennio dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 5.

1. Il recupero delle somme dovute per tributi e per contributi il cui pagamento è stato sospeso in forza delle ordinanze del Ministro per il coordinamento della protezione civile 8 settembre 1987, n. 1142/FPC, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 223 del 24 settembre 1987; 28 dicembre 1987, n. 1316/FPC, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 304 del 31 dicembre 1987, come integrata e modificata dall'ordinanza 30 dicembre 1987, n. 1317/FPC, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 8 del 12 gennaio 1988; 20 luglio 1988, n. 1509/FPC, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 180 del 2 agosto 1988, come modificata dall'ordinanza 30 luglio 1988, n. 1516/FPC, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 183 del 5 agosto 1988 e 30 dicembre 1988, n. 1627/FPC, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 9 del 12 gennaio 1989, avverrà:

a) per i contributi, in quattro anni, mediante il pagamento di sedici rate trimestrali uguali scadenti l'ultimo giorno del mese di ciascun trimestre. La scadenza della prima rata è fissata al 31 marzo 1990;

b) per l'imposta sul reddito delle persone fisiche, per l'imposta sul reddito delle persone giuridiche e per l'imposta locale sui redditi dovute in base a dichiarazione per i periodi di imposta in corso nel periodo di tempo compreso fra il 18 luglio 1987 ed il 31 dicembre 1988, in quattro anni, in base ad iscrizione a ruolo di complessive venti rate uguali scadenti nei mesi di febbraio, aprile, giugno, settembre, novembre di ciascun anno. La scadenza della prima rata è fissata al mese di febbraio 1990.

2. Il recupero delle somme di cui al comma 1 avverrà senza corresponsione di interessi, soprattasse e altri oneri.

3. Le somme il cui pagamento è stato differito dalle ordinanze indicate nel comma 1 non costituiscono reddito imponibile.

4. Le dichiarazioni relative all'imposta sul valore aggiunto, all'imposta sul reddito delle persone fisiche, all'imposta sul reddito delle persone giuridiche, all'imposta locale sui redditi, nonchè le dichiarazioni dei sostituti d'imposta, i cui originari termini di presentazione sono stati prorogati o differiti dalle ordinanze indicate nel comma 1, si considerano tempestive se presentate entro il 31 dicembre 1988.

5. La disposizione dell'articolo 7-*bis* del decreto-legge 12 dicembre 1988, n. 526, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 febbraio 1989, n. 44, si intende riferita anche agli aggi sui versamenti diretti nonchè all'integrazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1977, n. 954.

Art. 6.

1. Ad integrazione di quanto disposto dall'articolo 2, comma 1, lettera *e*), alle imprese industriali, commerciali, artigiane, alberghiere, di servizi, turistiche e ricettive, nonchè a quelle esercenti servizi di trasporto a fune, che realizzano investimenti nel periodo di cui all'articolo 4, comma 5, nei comuni delle province di Sondrio, Como, Bergamo e Brescia, individuati ai sensi dell'articolo 1, possono essere concessi dagli istituti di credito a medio termine finanziamenti a tasso di interesse agevolato, pari al 25 per cento del tasso di riferimento di cui all'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1976, n. 902, per un importo non superiore al 70 per cento dell'investimento globale, comprendente gli investimenti fissi, gli investimenti in materiali e, nella misura massima del 40 per cento degli investimenti fissi, le scorte di materie prime e semilavorati.

2. L'importo dei finanziamenti non può essere inferiore a lire 50 milioni. La durata non può superare i dieci anni di cui al massimo tre di utilizzo e preammortamento.

3. I finanziamenti sono soggetti, ai fini della concessione ed erogazione del contributo in conto interessi, alle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1976, n. 902, e successive modificazioni ed integrazioni, in quanto compatibili.

4. La regione Lombardia concede all'istituto finanziatore, secondo modalità e procedure che saranno stabilite dalla Regione stessa d'intesa con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, un contributo in conto interessi pari alla differenza fra la rata di ammortamento calcolata al tasso di riferimento e la rata prevista nel piano di ammortamento calcolato al tasso agevolato.

5. L'applicazione delle medesime agevolazioni è subordinata altresì alla assunzione dell'impegno da parte dell'impresa beneficiaria di esercitare l'attività per dieci anni.

6. Le provvidenze disposte con i programmi regionali non sono cumulabili con quelle previste allo stesso titolo da altre leggi statali e regionali.

Art. 7.

1. La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere mutui agli enti locali di cui all'articolo 1, comma 1, sulla base del Piano e Programma e dei progetti operativi approvati ai sensi della presente legge e secondo specifici accordi di programma stipulati tra la Cassa depositi e prestiti e la regione Lombardia.

2. L'ammontare degli ammortamenti dei prestiti verrà portato a scomputo dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1.

Art. 8.

1. Al fine di completare le opere di protezione dell'abitato e di ripristino delle infrastrutture di urbanizzazione primaria, igienico-sanitarie, nonchè di ricostruzione del tessuto urbano e architettonico di uso pubblico di parte

dell'abitato di via Canove, distrutto dalle frane del maggio 1983, è attribuita al Comune di Teglio la somma di lire 1.500 milioni ad integrazione e completamento degli interventi straordinari già predisposti con finanziamento dello Stato. All'onere si farà fronte, per l'anno 1989, nell'ambito dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1.

Art. 9.

1. Al fine di procedere al miglioramento della regolazione delle acque del lago di Como e consentire la regolazione automatizzata del suo bacino idrografico fino alla diga di Olginate e l'esecuzione di opere di protezione con particolare riguardo alla città di Como, è assegnato all'Amministrazione provinciale di Como uno stanziamento di lire 20 miliardi, in ragione di lire 10 miliardi per il 1989 e lire 10 miliardi per il 1990. All'onere si farà fronte nell'ambito dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1, e della previsione del Piano e Programma di cui all'articolo 1, comma 3.

2. L'Amministrazione provinciale di Como sarà tenuta a coordinare gli studi, i progetti e gli interventi di cui al comma 1 con le funzioni delle autorità amministrative aventi competenza sul bacino predetto, dandone comunicazione alla regione Lombardia.

Art. 10.

1. Per far fronte ai maggiori oneri derivanti agli enti locali, il fondo ordinario per la finanza locale di cui al decreto-legge 2 marzo 1989, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 1989, n. 144, è incrementato per l'anno 1989 del complessivo importo di lire 20 miliardi quale contributo straordinario, da ripartirsi fra gli enti locali in ragione di lire 1 miliardo a favore della provincia di Sondrio e, rispettivamente, lire 4 miliardi e lire 15 miliardi in favore delle comunità montane e dei comuni appartenenti ai territori di cui all'articolo 1.

2. Le somme spettanti alle comunità montane ed ai comuni sono ripartite per il 40 per cento in proporzione alla superficie territoriale e per il 60 per cento in proporzione alla popolazione residente al 31 dicembre 1987 quale risultante dai dati dell'ISTAT. Il relativo onere verrà portato a scomputo dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1.

Art. 11.

1. I contratti di formazione e lavoro stipulati per attività da compiersi nei territori di cui alla presente legge in forza dell'articolo 15 della legge 28 febbraio 1986, n. 41, sono prorogati per un periodo massimo di tre anni. Alle relative occorrenze provvede la regione Lombardia nell'ambito del Piano e Programma di cui all'articolo 1 della presente legge.

Art. 12.

1. Nell'ambito degli obiettivi di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *f)*, la regione Lombardia può procedere all'istituzione di un istituto di ricerca per l'ecologia e l'economia applicate alle aree alpine. Le spese di impianto sono poste a carico dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1.

Art. 13.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge nel triennio 1989-1991, pari a lire 250 miliardi per l'anno 1989 ed a lire 550 miliardi per ciascuno degli anni 1990 e 1991, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1989, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 14.

1. La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

COLOMBO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOMBO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, durante una delle tante assemblee tenutesi in Valtellina un vecchio montanaro commentava: «Alcuni minuti alla natura per la grande catastrofe nell'estate 1987; due anni agli uomini per finire la legge di ricostruzione». Non era un'accusa, non era pronunciata con cattiveria, era una constatazione piena di saggezza montanara tra la forza superiore, anche terribile, nel bene e nel male, della natura e le capacità degli uomini nel loro agire. Lo ripeto, non era un'accusa nel montanaro che la pronunciava, ma mi ha fatto molto meditare e rimane ancora come motivo di grande riflessione.

Se dovessi ripercorrere questo lungo *iter* di formazione della legge non saprei in coscienza dove trovare o a chi imputare ritardi e lungaggini. Certo non sono riuscito a trovare cause specifiche o volontà ritardatrici, eppure il tempo è passato: luglio 1987-maggio 1989, due anni. Constatare bene i danni, prime opere di ricostruzione, confronti di base con gli enti locali, con le categorie e con la gente, sentire gli esperti, discutere con gli organi di Governo e con i colleghi: tutto opportuno, tutto necessario si dirà, però questo periodo di due anni mi rimane come motivo di valida riflessione e mi permetto di segnalarlo anche ai colleghi per analoga riflessione.

La nostra azione di legislatori incontra spesse volte ostacoli imprevisti, tempi indefiniti che pesano inesorabilmente, tutto senza lasciare tracce specifiche; ma il tempo passa, la gente è costretta ad aspettare ed il prestigio dell'azione politica continua a diminuire.

Ci si domanda: ma perchè i tempi della democrazia sono così lunghi? Non è proprio possibile arrivare a conclusioni ugualmente valide ma in modo più rapido sul piano politico, su quello legislativo? La democrazia richiede confronto, riflessione; una legge è un fatto certamente importante, ma due anni di attesa sono lunghi, troppo lunghi.

Ringrazio il relatore Fabris per il difficile compito svolto, il Presidente della Commissione di merito, collega Pagani, tutti gli altri colleghi ed il Governo, con cui si è lavorato anche in modo appassionato.

La nostra, sostanzialmente, è una legge quadro: fissa un obiettivo, i relativi finanziamenti e le grandi linee di marcia sul piano operativo.

Ritengo sia stata questa una scelta positiva. Tocca alla comunità nazionale prendere queste grandi decisioni e solo queste decisioni. A valle di esse, sul piano operativo, pure su quello creativo, devono intervenire rappresentatività, volontà, anche poteri più legati alla cultura, sensibilità, volontà delle genti direttamente interessate. Da queste considerazioni è nata l'idea del «piano-programma» di tutti gli interventi da farsi, elaborato dalla regione Lombardia in collaborazione con tutti gli altri enti locali.

È il vero concetto di democrazia che cerca la difficile sintesi tra i giusti valori particolari di carattere locale e la solidarietà dell'intera comunità nazionale, comunità questa che la gente di Valtellina ha sentito sempre vicino nella cattiva sorte in modo fraterno ed ancor oggi, nella miglior sorte, sente partecipe dei propri problemi. A questa intera comunità nazionale, nel modo più solenne, qui nel Senato della Repubblica, quella comunità sente il dovere di rinnovare l'espressione di ringraziamento e gratitudine. Sì, la Valtellina non si è mai sentita sola, nemmeno nei periodi del proprio isolamento fisico, quando era costretta a chiedere il permesso ad un'altra nazione, la Svizzera, per potersi congiungere con il resto d'Italia. Quella situazione è stata una amara e dura realtà per diversi mesi e rimane, tuttora, un incubo a cui si pensa di ovviare proprio con questa legge.

L'obiettivo primario che si intende raggiungere con l'opera di ricostruzione e sviluppo è e resta quello della sicurezza del vivere sul territorio valtellinese; un vivere certamente difficile, a cui, però, non si vuol rinunciare, e per il quale, quindi, si chiede sicurezza; un vivere della gente nelle proprie valli e montagne non, o meglio, non più nemiche, ma amiche come lo sono state per secoli e generazioni e nelle quali hanno potuto sviluppare una esistenza ed una storia difficile sì, ma sempre dignitosa nella piena e doverosa solidarietà con le altre genti d'Italia.

Sì, quello della sicurezza dell'assetto idrogeologico è l'obiettivo più urgente ed anche, di gran lunga, il più importante. Una natura bella, forte ma anche ruvida e grezza, degna del miglior Creatore che grandi poeti (il Carducci, il Bertacco) hanno celebrato nelle loro opere e che i valligiani e montanari hanno sempre amato nei momenti felici ma anche in quelli tristi: era ed è la loro terra!

Collegata alla sicurezza risulta la possibilità di comunicazione: strade, ferrovia, collegamenti intervallivi capaci di togliere la zona dalla posizione di isolamento. La soluzione di questo problema rappresenta, oltre che un valore di civiltà in sè, anche la condizione principale per la tenuta e lo sviluppo della stessa situazione economica e sociale. L'intera zona ha gravitato e tuttora gravita solo sul fondo valle il quale è vulnerabile sui due fronti: la minaccia di frane dalla montagna e quella delle inondazioni dei vari fiumi che si innestano sul corso principale, quello dell'Adda.

È evidente la pericolosità e la vulnerabilità dell'intero sistema. A questi inconvenienti si può e si deve ovviare mediante strutture di comunicazione ampie e diversificate capaci di resistere come sistema o reti ad eventuali interruzioni localizzate.

In questa luce va vista l'esigenza di aprire comunicazioni con le altre valli del sistema alpino superando l'attuale e sostanzialmente unica via di accesso e di collegamento con il sistema Italia.

La terza direttrice è quella dello sviluppo del sistema economico-sociale. Sono indicate le vie indirette delle esenzioni fiscali e del credito agevolato per investimenti nuovi, di ricostruzione, ampliamento e sviluppo. Le vocazioni produttive della zona sono note e come tali devono anche essere rispettate: turismo, agricoltura, media e piccola industria.

La zona si presta anche ad innovazioni coraggiose sul piano del terziario e del terziario avanzato. È bella e confortevole, è al centro di un sistema internazionale e nazionale di altissimo livello (Svizzera, Austria, Lombardia, Alto Adige), con una popolazione, specie quella più giovane, di alto livello di preparazione culturale e professionale.

Investimenti aggiuntivi nella direzione indicata potrebbero costituire robusti moltiplicatori nel senso giusto.

Vanno in questa direzione gli investimenti previsti per la realizzazione di un «Istituto di ricerca per l'ecologia, l'economia e la tecnologia applicate alle aree alpine» ed in genere tutti quelli per la formazione professionale e superiore.

Sarà un mio chiodo fisso ma anche in questa sede lo propongo: come negli anni '50 in una situazione di disoccupazione generalizzata si è fatto fronte, proprio per l'iniziativa del compianto ministro Vanoni, con l'insediamento industriale del «Nuovo Pignone» e conseguente creazione di diverse centinaia di posti di lavoro, negli anni '90 la Valtellina ha bisogno di investimenti nei settori avanzati capaci di dare lavoro ai tanti giovani diplomati e laureati che, altrimenti, sarebbero costretti ad emigrare nelle zone forti dell'Italia.

Non è una utopia, ma è possibile pensare alla Valtellina come una piccola «Silicon Valley» capace di servire, essendo in posizione baricentrica, la zona alpina centrale a livello internazionale, a livello europeo.

È in questa direzione altamente creativa che devono essere concentrati gli sforzi di tutte le componenti della società valtellinese: quella culturale, morale, economica, sociale e politica. Alla regione Lombardia il compito di raccogliere il tutto e trasformarlo nello specifico «piano-programma di ricostruzione e sviluppo».

La legge prevede un fondo per un ammontare di 2.500 miliardi nell'arco di 5 anni a partire dall'anno finanziario 1989.

È pacifico, ma ritengo di sottolinearlo in questa sede chiedendo al Governo (lo ha già fatto il sottosegretario Picano) assicurazioni solenni al riguardo, che detto «fondo» si debba ritenere aggiuntivo rispetto a spese ed investimenti ordinari delle varie amministrazioni inseriti nei rispettivi bilanci di competenza.

È questo il senso di tutti gli interventi straordinari. Ma, ripeto, un'assicurazione qualificata (e ringrazio nuovamente il sottosegretario Picano che l'ha fatta) nel senso indicato serve come sicurezza e come garanzia.

La Valtellina e la Valchiavenna hanno sempre dimostrato un grande senso di responsabilità nei riguardi delle cose e degli aiuti pubblici. Lo hanno

dimostrato subito nel periodo del dopo calamità: non hanno fatto lunghi lamenti ma si sono subito rimboccate le classiche maniche per riparare, ricostruire, sviluppare. Chi non ricorda i giorni della tracimazione del lago artificiale con quello oscuro lavoratore che manovrava la scavatrice e che con sicuro rischio, anche personale, cercava di aiutare l'incanalamento dell'acqua verso il fondo valle?

Tutta l'Italia era in attesa, quasi trattenendo il fiato, di un risultato positivo: e così è stato, ringraziando Iddio!

Leggo dalle relazioni per il 1988 compilate dai due istituti bancari della zona l'andamento della realtà economica. Con la prudenza propria di questi istituti è facile riscontrare che la ripresa del ciclo economico per lo stesso 1988 è reale. Si dichiara che «l'annata agricola è terminata in modo discreto, l'industria e l'artigianato hanno evidenziato una congiuntura positiva, l'insieme delle attività terziarie, in particolare il turismo, dove si è osservata una netta ascesa già nel 1988 delle presenze alberghiere ed extra-alberghiere, ha fatto registrare tendenze ben intonate».

Non si trascurano, certo, gli effetti positivi degli interventi finanziari dei due decretoni per gli interventi di urgenza.

La tenuta è stata reale tanto che l'indice della disoccupazione segna una diminuzione del 5-6 per cento dei disoccupati. Significativa è pure la cifra degli «effetti insoluti e a protesto» riportata da uno degli istituti bancari, che è passata da 1.833 nel 1987 a 1.530 nel 1988.

Onorevoli colleghi, sono sicuro che questo atto doveroso di fiducia che la comunità nazionale, nostro tramite, sta approvando, rappresenta un nuovo fraterno omaggio in ricordo delle vittime di quella triste estate del 1987, oltre che un significato di grande solidarietà verso popolazioni italiane particolarmente provate da calamità, ma ha in sè anche tutte le caratteristiche di un vero e proprio investimento capace di dare nel tempo reali risultati in tutto il paese in termini di bene comune.

Formulo l'auspicio che anche l'altro ramo del Parlamento sanzioni presto, con il proprio voto, questo nostro lavoro, rispondendo in modo positivo alle giuste aspettative della gente che da tempo attende. (*Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

TORNATI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* TORNATI. Signor Presidente, colleghi senatori, in più occasioni il relatore e i rappresentanti della maggioranza hanno detto che la natura, l'impostazione e la struttura del provvedimento al nostro esame dipendono da diversi motivi quali l'urgenza, l'esigenza di asciuttezza e essenzialità degli strumenti operativi e la celerità delle procedure, ma – è stato anche affermato – ciò non ha intaccato la qualità del provvedimento, anzi ne fa un provvedimento nuovo ed originale, come anche questa sera hanno ripetuto alcuni colleghi.

Noi diciamo che tutto ciò non è assolutamente vero. Dopo due decreti-legge, dopo due anni di attesa e la mancata presentazione da parte del Governo di una sua proposta, invocare l'urgenza è fuori luogo. Collega Fabris, è stato detto che si tratta di una promessa mantenuta, io direi invece che è un atto dovuto attuato con grave e colpevole ritardo, che il senatore Colombo evita di attribuire ad alcuno, mentre io credo che, se egli facesse un

atto di confessione pubblica, potrebbe individuare facilmente i responsabili dei ritardi nell'adozione di questo provvedimento.

Noi invece riteniamo che l'urgenza sia derivata dai ritardi, per cui essa c'è, perchè vi è bisogno di una legge, ma, a nostro avviso, vi era tutto il tempo per elaborare con calma e in tempi brevi un provvedimento diverso. La legge, inoltre, non è essenziale, in alcune parti è generica, velleitaria, prolissa e declamatoria, è farraginosa in alcune procedure, presenta pasticci istituzionali, deroghe pericolose, come nell'articolo 3, e lunghi passaggi tra un'istituzione e l'altra (regione, CIPE, Consiglio superiore dei lavori pubblici). In alcune parti, secondo noi le più importanti, è un vero e proprio manifesto di buone intenzioni, in altre è un crudo e concreto elenco di opere pubbliche. È quindi ben altro che una legge di princìpi.

E tutto questo avviene dopo che il Senato ha approvato la legge-quadro sulla difesa del suolo; ed allora come si spiega questo divario pauroso tra la nuova legge-quadro e questa leggina speciale che stiamo approvando questa sera? Sotto il profilo finanziario, colleghi senatori, sapete che la legge-quadro stanzia meno fondi di questa in esame? Anche questo è un aspetto per certi versi curioso. Ma soprattutto ci chiediamo se non poteva essere questa l'occasione buona per avviare un esperimento pilota. Nella legge-quadro si è inventato un bacino pilota, mentre si discute oggi di un bacino in relazione al quale si potevano ben sperimentare procedure nuove e avanzate, tenuto conto tra l'altro che si tratta di un bacino già dissestato che viene ripristinato, secondo noi, con una logica che sembra essere quella di sempre.

La Valtellina, oltre alle cose che diceva poco fa il senatore Colombo, significa oggi anche grandi questioni aperte: dissesto geologico, difesa dalle acque, necessità di governo programmato di queste ultime, equilibrio ambientale compromesso. La parola «Valtellina», almeno a molti di noi che non hanno un aggancio culturale come ha Vittorino Colombo, oggi automaticamente richiama queste grandi questioni.

Quale strumento migliore allora, per affrontare questi problemi, del piano di bacino, specie in una realtà naturale antropica che ha manifestato – come dicevo – le sue propensioni al dissesto? Quale migliore esempio di intervento programmato preventivo? Tutto ciò è presente solo nella fase descrittiva e declamatoria dell'articolo 2 del disegno di legge, mentre il resto contiene le normali provvidenze finanziarie a sollievo delle attività produttive e sociali.

Ma la novità del provvedimento doveva risiedere proprio nell'articolo 2, visto che il disastro è stato di natura geologico-ambientale: ma dove stanno le novità enfaticamente citate in più occasioni dai colleghi Golfari e Forte? Gli stessi colleghi senatori d'altra parte, nel momento in cui si sopprimeva la previsione di un biennio universitario, hanno esclamato (mi scuso se la citazione non sarà esatta, ma speravo di avere il resoconto stenografico della Commissione ed invece ancora non c'è) che alla fine questa norma prevedeva solo cemento ed opere pubbliche e non aveva nulla di qualitativamente nuovo. Ripeto che sto citando a memoria il senso di alcune affermazioni che i due colleghi senatori hanno fatto ad un certo momento.

I due colleghi della maggioranza avevano ragione: è proprio per questo che noi comunisti voteremo contro il disegno di legge, perchè appunto si tratta essenzialmente di una leggina di spesa, sebbene scritta in modo decente da una Commissione ambiente sensibile alle questioni istituzionali e non brutalmente rozza come sono di solito i decreti-legge per le ricostruzioni

predisposti dalla Protezione civile. Quindi ha una cornice di migliore eleganza, però credo che la sostanza non sia molto diversa.

Allora, cari colleghi, dopo tanti proclami di rinnovamento e di revisione di rotta, questo è il prodotto che la maggioranza e il Governo presentano. Si parlò allora di quell'insegnamento che era stato serio, della prevenzione innanzitutto, dello sviluppo compatibile, dell'assetto idrogeologico e del piano di bacino, della necessità di evitare la sequela dei decreti-legge e la spesa senza fine, di evitare una semplice ricostruzione di fotocopia, e potremmo continuare. Cosa è accaduto invece? Sono stati presentati due decreti, come dicevo; sono stati adottati interventi scoordinati, sono state avviate trattative discutibili, sono stati effettuati lavori ai margini delle aree veramente interessate al disastro, sono state fatte promesse continue da parte del Governo di un disegno di legge per la ricostruzione organica ed ora abbiamo invece non più di una leggina di spesa.

Voglio ricordare che il Partito comunista, attraverso i suoi Gruppi del Senato e della Camera, fu il primo a presentare la proposta di legge, che esprimeva – pensavamo molto concretamente – la volontà di voltare veramente pagina. Poi vennero le altre proposte che avevano le stesse aspirazioni. Il Partito e il Gruppo comunista hanno chiesto ripetutamente che venisse messo all'ordine del giorno questo provvedimento, ma di rinvio in rinvio, in attesa di un messianico provvedimento legislativo promesso dai vari Ministri della Protezione civile, siamo arrivati ai giorni nostri.

A questo punto ci si è dovuti accontentare di quello – si potrebbe dire – che il convento passava. Tutti d'accordo nel presentare qualcosa pur di tacitare le proteste che provenivano dalla gente. Infatti il testo è stato presentato alla vigilia di uno sciopero generale in Valtellina, quasi a tacitare questa corale protesta che sorgeva da quella vallata. Allora, colleghi, il giudizio politico sull'operato del Governo con questi fatti non può essere che molto severo. Si conferma d'altra parte un nostro convincimento molto preciso: la linea dei decreti e delle leggine speciali è funzionale a una concezione del governo del territorio, ad un sistema di potere esistente.

In Italia una prevenzione ambientale che operi attraverso la legislazione e le istituzioni ordinarie è ancora un concetto eversivo per questa classe dirigente. L'elargizione di mance dispendiose dopo le disgrazie è più produttiva ai fini del consenso che l'attività ordinaria di prevenzione, programmata, gestita democraticamente in modo trasparente. Non c'è quindi differenza tra il Sud e il Nord sotto questo profilo e comunque non è quella che vogliono far credere molti catoni censori. Con la scusa della delega alla regione, che anche noi prevedevamo, in realtà si rinuncia al ruolo di indirizzo e ci si disinteressa della finalizzazione delle leggi ed i flussi di spesa vengono controllati solo *a posteriori*.

Quali priorità, quali nuovi strumenti di programmazione? Mentre la Democrazia cristiana sostiene nella legge sulla difesa del suolo la necessità di prevedere un bacino sperimentale, si evita una legge che obblighi interventi organici per un bacino ben preciso che deve essere risistemato secondo criteri ambientali ed economici nuovi. Ma dov'è la coerenza? Con questa proposta si lascia per strada il nuovo rapporto tra Stato e regioni: ogni innovazione legislativa ed ogni legame con le leggi-quadro nazionali restano lettera morta.

Colleghi, per concludere, questa proposta è a nostro parere un colpo inferto alla spinta innovativa che il dramma della Valtellina aveva provocato nelle forze politiche, nelle forze della cultura e della ricerca. È la riconferma

di un rapporto prevalentemente assistenziale tra Stato e regioni, una ripetizione del già visto in fatto di legislazione dell'emergenza: dodici miliardi per elaborare il piano e per fare progetti. È un'occasione perduta, colleghi senatori, per la stessa maggioranza che aveva espresso tramite propri disegni di legge, neppure attraverso dichiarazioni, ben altre intenzioni.

Di fronte alla logica ferrea del potere tradizionale i sogni – come si dice – svaniscono all'alba e nella migliore delle ipotesi rimangono nei cassetti del Senato. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

MARNIGA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARNIGA. Signor Presidente, noi senatori socialisti dichiariamo, invece, il nostro voto favorevole su questo disegno di legge, così come ci viene presentato. Colgo anche l'occasione per ringraziare il relatore Fabris, in particolare per un punto della sua relazione abbastanza importante, laddove si dice che questo disegno di legge mira all'essenziale, pur nella consapevolezza di trascurare alcuni obiettivi più vasti ed ambiziosi, ma – come egli stesso dice – per cogliere profili fondamentali. Soprattutto ci consente di approvare questa sera, in questo ramo del Parlamento, questa legge.

Desidero fare alcune considerazioni, partendo dai disastri causati dall'alluvione del 1987. Proprio l'eccezionale entità della devastazione ed i lutti che essa ha provocato hanno messo in luce la situazione drammatica in cui non solo la Valtellina, ma anche le altre zone della montagna lombarda si trovano, e hanno motivato questa iniziativa legislativa *ad hoc* al di là dell'emergenza e della riparazione dei danni. Il ripristino degli equilibri idrogeologici profondamente scossi in Valtellina e nelle adiacenti vallate, a nostro avviso, è questione di rilevanza nazionale, sia perchè le conseguenze dello stato di dissesto che si sono manifestate nel 1987 hanno e continueranno ad avere riflessi ben al di fuori delle zone montane, sia perchè le economie locali impoverite non sono in grado di reggere i costi di interventi necessari ed urgenti. A proposito ricordo quel che scriveva nei suoi rapporti un valtellinese della prima metà del 1800, verso l'anno 1850, che di professione faceva l'osservatore per l'impero austro-ungarico. A proposito della Valtellina – ma faceva un discorso che riguardava la montagna lombarda e, credo, tutte le montagne – diceva che noi dobbiamo aver maggior rispetto e maggior riguardo, più attenzione per queste nostre povere montagne che in fin dei conti servono da difesa alle opulente pianure, ed il riferimento alle grandi città ed alle grosse industrie della pianura era evidente.

Questa credo sia la convinzione del Governo e delle forze politiche, e la nostra soprattutto; ritengo che così la pensino anche le popolazioni locali che non desiderano, cari colleghi, delle elemosine ma la fine della disattenzione e della emarginazione nei loro confronti.

È lecito interpretare la disponibilità della CEE a contribuire e a finanziare la ricostruzione e lo sviluppo, recepita nel dispositivo del presente disegno di legge, come indicazione a porre da subito, da domani, la questione

globale europea della difesa e della valorizzazione dell'arco alpino, cerniera della integrazione tra le nazioni, anzichè, come è sempre stato, spartiacque di separazione tra le popolazioni o di confine.

A nostro avviso, esistono ragioni storiche e geopolitiche all'origine dell'attuale situazione, alle quali si sono aggiunti i guasti di un incauto sfruttamento delle risorse, dello spopolamento e dell'abbandono delle faticose ed antiquate attività di presidio e di controllo degli instabili equilibri alpini, compatibili con forme di economia agro-silvo-pastorale che sono ormai in estinzione.

C'erano quindi e ci sono le motivazioni per una iniziativa legislativa di carattere speciale, organica, volta alla prevenzione e alla ricostruzione di queste zone. L'impostazione per la quale abbiamo dato il nostro contributo non è sicuramente stata e non vuole essere quella dell'assistenza e degli altri aiuti fini a sè stessi, bensì quella sperimentale del recupero delle condizioni base di sicurezza, di agibilità dei centri disastrati, con la riqualificazione di servizi, comunicazioni, infrastrutture e l'attivazione di meccanismi incentivanti e autopropulsivi verso nuovi sbocchi compatibili con il rispetto dell'ambiente per le economie locali.

I 2.500 miliardi, fondo non abbondante ma anche sufficiente per un investimento a buon rendere sulla provincia di Sondrio e sulle altre zone colpite, sono gestiti con larga autonomia dalla regione Lombardia, nella impostazione e nell'attuazione coordinata con le comunità locali nel piano e nel programma degli interventi, affinchè un nuovo modello di sviluppo possa nascere sulla misura esatta delle specifiche esigenze locali.

Per entrare nel dettaglio, il percorso, dall'adozione all'attuazione, del piano e del programma e di eventuali aggiornamenti e stralci risulta con questo provvedimento snellito e rapido, con il solo passaggio preliminare dell'approvazione del CIPE e quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici, anche questo ridotto in tempi stretti e con le modalità del silenzio-assenso.

Come Partito socialista italiano, noi abbiamo sempre ritenuto opportuno che le responsabilità sul piano e sul programma facessero capo ad un solo ente: la regione Lombardia, che è competente territorialmente. D'altro canto la partecipazione delle istituzioni e delle forze locali è essa stessa garantita nella fase di definizione degli interventi e forse in modo più completo nella fase di attuazione, nella quale sono previste la collaborazione e la partecipazione delle province, delle comunità montane e dei comuni, con deleghe, subdeleghe oppure accordi di programma e con intese operative.

Il ventaglio degli obiettivi da perseguire è – a nostro modo di vedere – esauriente ma nello stesso tempo lascia libertà d'azione alla regione anche nella concessione dei contributi in conto capitale ed interessi alle attività produttive. Sarà sicuramente cura della regione – noi riteniamo che lo possa essere – predisporre una normativa (e probabilmente ci si rifarà a quella già collaudata dalle precedenti esperienze) di indirizzo e di controllo per la rispondenza delle agevolazioni ai fini di legge e procedere, in base a progetti integrati di area, per massimizzare i benefici indotti in questo caso così come in quello più generale di tutti gli interventi, soprattutto infrastrutturali, che al di fuori della Valtellina rischiano di risultare poco incisivi perchè dispersi e frammentati se rigidamente condizionati dai confini dei singoli comuni colpiti.

Ci è sembrato doveroso il richiamo per il completamento degli indennizzi della Protezione civile sulle case distrutte, sulle residenze principali, comprese quelle in fase di costruzione e completate a rustico al momento della alluvione, e quelle vuote per varie ragioni, il più delle volte di necessità perchè è gente che lavora fuori zona, all'estero, pur essendo proprietaria.

Concludendo il mio intervento, signor Presidente, noi vorremmo vedere alleggerita la legge sulla Valtellina dal peso di quelle opere che spettano al Ministero dei lavori pubblici, perchè riteniamo che queste possano essere finanziate con i fondi ordinari del Ministero. Con soddisfazione ancora più grande vediamo imminente, alla fine, il varo di una legge che confidiamo possa trovare rapida ed agevole attuazione per la rinascita della montagna, dopo i tempi bui dell'abbandono e i momenti della paura.

Per questi motivi e con queste considerazioni, il mio Gruppo parlamentare dà il proprio voto favorevole su questo provvedimento. (*Applausi dalla sinistra*).

CORLEONE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORLEONE. Signor Presidente, intervengo brevemente soltanto per annunciare il mio voto contrario e quello del senatore Strik Lievers, perchè noi amiamo la Valtellina e temiamo che l'alluvione di 2.500 miliardi possa provocare danni incalcolabili. Non vogliamo soprattutto che tra due anni magari i colleghi Mancino e De Vito siano costretti a chiedere una Commissione d'inchiesta sull'utilizzo dei fondi di una legge eccezionale e complicata.

BISSI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BISSI. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, a distanza di quasi due anni dai tragici avvenimenti causati dalle pesanti calamità che sconvolsero in modo particolare il territorio ed il tessuto sociale della Valtellina, ma anche di alcune zone adiacenti, giunge oggi all'approvazione di questo ramo del Parlamento il disegno di legge, licenziato ieri in sede redigente dalla 13ª Commissione permanente, che fissa le disposizioni per la ricostruzione e lo sviluppo di questi territori.

Come Gruppo socialdemocratico non possiamo non rilevare il pesante ritardo nell'approvazione di questo provvedimento, lungamente atteso dalle popolazioni locali ed indispensabile per il riassetto idrogeologico di questi territori colpiti dalle calamità, nonchè per la ripresa economica di zone per la maggior parte già classificate aree montane depresse. La responsabilità di questo ritardo, certamente non imputabile al Parlamento, ricade in modo determinato sul Governo che, dopo le solenni promesse espresse non solo in quest'Aula, ma anche in occasione della visita del Presidente del Consiglio a Sondrio, non ha mai varato un proprio disegno di legge, prima, ci è stato detto, per motivi legati alla crisi di Governo e, successivamente, per motivi legati all'approvazione della legge finanziaria e dei decreti delegati. Queste

motivazioni addotte dal Governo, sebbene in parte condivisibili, non bastano a spiegare l'oggettiva latitanza del Governo nel dare una positiva risposta ai gravi problemi legati a queste pesanti calamità che nel periodo dell'emergenza, nell'estate del 1987, furono giudicate unanimemente dagli organi di informazione, dall'opinione pubblica, da tutte le forze politiche e dal Governo stesso, di rilevanza nazionale.

Come Gruppo socialdemocratico riconosciamo che alla fase di emergenza creatasi in Valtellina e nei territori adiacenti a seguito delle calamità del luglio-agosto 1987 il Governo diede una prima sollecita e soddisfacente risposta sia con il positivo intervento del Ministero della protezione civile, sia con l'emanazione di due successivi decreti-legge, il n. 293 e il n. 384, questo convertito dalla legge n. 470 che, arricchita dal generoso e competente lavoro della 13ª Commissione del Senato, ha costituito il punto di riferimento e di indirizzo della prima fase di ricostruzione legata all'emergenza.

Nella stesura della legge n. 470 di conversione del decreto-legge n. 384, in sede di discussione presso la 13ª Commissione, si era ravvisata da parte di tutte le componenti politiche la necessità, condivisa dal Governo, di far fronte al dopo-emergenza con un provvedimento legislativo che potesse assicurare in modo organico ed efficace l'opera di ricostruzione e di riattivazione del tessuto economico-sociale della provincia di Sondrio e delle adiacenti zone colpite, delle province di Como, Bergamo e Brescia, salvaguardando il patrimonio sociale e culturale delle popolazioni. In quest'ottica si era unanimemente convenuto, Governo compreso, che i punti cardini entro i quali doveva essere articolata questa legge erano essenzialmente quattro e precisamente: primo, l'individuazione di coerenti obiettivi e priorità da realizzarsi in un quadro programmato ben definito; secondo, la messa a disposizione di idonei mezzi finanziari straordinari che possano consentire di far fronte all'eccezionale impegno richiesto, mezzi finanziari che devono essere aggiuntivi a quelli dei programmi ordinari; terzo, l'individuazione di un centro unitario con compiti di iniziativa e di programmazione; quarto, la previsione di modalità e procedure semplificate di intervento anche in deroga alle ordinarie disposizioni previste dalla vigente legislazione, collocando in questo contesto anche la previsione di misure speciali di agevolazioni fiscali e tributarie.

Il disegno di legge per la ricostruzione e lo sviluppo dei territori colpiti dalle calamità dell'estate 1987, licenziato ieri in sede redigente dalla 13ª Commissione e sottoposto oggi all'approvazione finale di questo ramo del Parlamento, è il risultato della sintesi, pazientemente intessuta dal relatore, senatore Fabris, al quale va il nostro apprezzamento per il lavoro svolto, dei quattro disegni di legge di iniziativa parlamentare presentati dai Gruppi democratico-cristiano, comunista, socialista e socialdemocratico. Il testo indubbiamente risente di una certa carenza di coordinamento che avrebbe potuto essere evitata in presenza di un testo base del Governo, potendo lo stesso disporre di tutti gli strumenti conoscitivi, sul quale la Commissione avrebbe potuto svolgere più agevolmente e proficuamente il proprio lavoro.

Questo disegno di legge credo che abbia cercato di dare adeguata risposta ai quattro punti cardine entro i quali, come si era auspicato, dovevano inserirsi le disposizioni legislative per affrontare il problema della ricostruzione dei territori colpiti dalle calamità dell'estate 1987. Alla auspicata necessità di individuare un centro unitario di programmazione,

ritengo sia stata data una risposta soddisfacente con le disposizioni di cui al comma 3 dell'articolo 1, che assegna alla regione Lombardia la funzione propositiva e programmatoria attraverso il suo piano-programma, ed allo Stato la funzione decisoria attraverso l'esame e la deliberazione del CIPE. Siamo a conoscenza - ed in parte lo condividiamo - del disappunto della regione Lombardia, che trova insufficiente il ruolo assegnatogli, ma questo era il ruolo concorrente e non esclusivo della regione Lombardia ed una scelta che è stata fatta fin dall'origine, quando la calamità dell'estate 1987 interessante la Valtellina ed altre aree è stata giudicata un fatto non di rilevanza locale, ma di rilevanza nazionale. Per tale motivo le funzioni decisorie sono rimaste di competenza dello Stato, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 24 luglio 1977. Certo, il meccanismo deliberativo, che passa anche attraverso il Consiglio superiore dei lavori pubblici e attraverso il parere della Commissione appositamente costituita presso il Ministero dell'ambiente, non è quanto di meglio si potesse attuare in fatto di semplicità e speditezza di procedure, ma per contro può essere garanzia di un corretto rapporto tra l'utilità dell'intervento di ricostruzione e l'ambiente la cui salvaguardia era uno dei princìpi fondamentali su cui doveva basarsi questa legge. La previsione di modalità e procedure semplificate, anche in deroga alle ordinarie disposizioni di legge per l'attuazione degli interventi di ricostruzione - che erano uno dei punti cardine della legge che crediamo non siano mortificati da queste procedure - costituiscono la garanzia per oculati interventi sul territorio, anche nei casi di interventi inerenti ad opere pubbliche o di rilevante interesse pubblico individuate dal piano-programma, che possono essere attuate dopo l'approvazione dello stesso, anche in deroga alle procedure previste dalla legge n. 1497, integrata dalla legge n. 431.

Per quanto riguarda il punto cardine prioritario al quale doveva dare risposta la legge organica per la ricostruzione, e cioè quello della individuazione di coerenti obiettivi e priorità da realizzarsi in un quadro programmatico ben definito, ritengo che questo disegno di legge dia una risposta sostanzialmente positiva. Questi obiettivi sono chiaramente indicati all'articolo 2 che assegna al piano-programma di ricostruzione e riconversione il compito di assicurare innanzitutto la salvaguardia e la stabilità del territorio mediante le necessarie opere di riassetto idrogeologico e di tutela ambientale e di controllo per la sicurezza degli abitanti; in secondo luogo, il ripristino e la riorganizzazione degli insediamenti abitativi e produttivi e di ogni altra infrastruttura di urbanizzazione primaria e secondaria; in terzo luogo, la ricostruzione e l'ammodernamento dei sistemi di accesso, viabilità e trasporto che possono costituire la condizione basilare per lo sviluppo economico e sociale dei territori interessati; in quarto luogo, la riattivazione ed il sostegno delle attività produttive mediante la concessione di finanziamenti agevolati nonchè con agevolazioni fiscali e tributarie; in quinto luogo, il recupero e la conservazione del patrimonio culturale ed ambientale.

Giudichiamo positiva in questo disegno di legge l'introduzione di tali coerenti obiettivi e priorità che ci sembrano idonei alla rinascita dei territori montani colpiti dalle calamità del 1987. Per contro dobbiamo dichiararci non completamente soddisfatti per quanto riguarda la disponibilità finanzia-

ria fissata dalla legge in 2.500 miliardi che ci sembrano insufficienti per far fronte a questi obiettivi di programmazione. Questa preoccupazione ci deriva anche dal fatto che le provvidenze in materia di sgravi fiscali, stimate in circa 500 miliardi, vanno ulteriormente a ridurre il finanziamento per gli interventi di ricostruzione. È quindi necessario che il Governo riconfermi, come già è avvenuto in Commissione di merito, che gli interventi ordinari dell'Amministrazione dello Stato non vadano a ricadere all'interno delle disponibilità finanziarie di questa legge speciale, perchè solo in tale modo sarà possibile realisticamente realizzare gli obiettivi del piano-programma.

Pur con le riserve espresse, il Gruppo socialdemocratico esprime un giudizio complessivamente positivo sul disegno di legge in esame, formulando l'augurio che lo stesso sia approvato oggi da questo ramo del Parlamento e celermente anche dalla Camera dei deputati, in quanto il ritardo accumulato fin qui dalla legge è già pesantissimo, considerando che alla fine di maggio saranno in scadenza anche i rinvii ed il pagamento di tasse e tributi e che questo disegno di legge ne regolamenta la rateizzazione.

Nell'annunciare il voto favorevole del Gruppo socialdemocratico, concludo ringraziando il relatore, senatore Fabris, per il difficile lavoro svolto, i commissari della 13ª Commissione per l'impegno che hanno profuso affinchè questo provvedimento di iniziativa parlamentare approdasse all'approvazione definitiva del Senato. Un ringraziamento va anche ai rappresentanti del Governo, senatore Picano ed onorevole Marte Ferrari, per il loro utile raccordo con i Ministeri interessati che ha consentito di perfezionare il testo legislativo: un ringraziamento particolare al Presidente del Senato, senatore Spadolini, e al Presidente della 13ª Commissione, perchè, rompendo gli indugi del Governo, hanno dato comunque l'avvio parlamentare al provvedimento che oggi mi auguro verrà approvato da questa Assemblea. (*Applausi dal centro-sinistra*).

PRESIDENTE. Metto ai voti, nel suo complesso, il testo del disegno di legge risultante dalla unificazione dei disegni di legge nn. 830, 1205, 1252 e 1316, con lo stralcio del comma 6 dell'articolo 6 del disegno di legge n. 1205, che costituirà disegno di legge a sè stante («Regolazione dei rapporti già intercorsi fra l'Azienda energetica milanese ed il Consorzio intercomunale idroelettrico dell'Alta Valtellina» - 1205-*bis*).

È approvato.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

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

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

Ordine del giorno
per la seduta di martedì 23 maggio 1989

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, essendo stati esauriti o rinviati tutti gli argomenti previsti per la corrente settimana dal calendario dei lavori dell'Assemblea, le sedute previste per domani, venerdì 5 maggio, non avranno più luogo.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 23 maggio, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Interpellanze.
II. Interrogazioni.

La seduta è tolta (*ore 22,05*).

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

Allegato alla seduta n. 255

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

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

C. 3504. – «Disposizioni sulla revisione dei ruoli degli ufficiali, sull'incremento degli organici e sull'impiego della Guardia di finanza, nonchè sulla durata in carica del Comandante in seconda del Corpo e sulla vigilanza ed il controllo in tema di distribuzione e vendita di generi di monopolio» (1299-B) (*Approvato dalla 6ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 4ª Commissione permanente della Camera dei deputati*);

C. 2475-530-1728-3226. – «Norme per il riordinamento dell'Osservatorio geofisico sperimentale di Trieste» (1737) (*Testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Coloni ed altri; Bordon ed altri; Camber ed altri*) (*Approvato dalla 7ª Commissione permanente della Camera dei deputati*);

C. 453. – Deputati VITI ed altri. – «Istituzione di uffici scolastici regionali» (1738) (*Approvato dalla 7ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

Disegni di legge, annunzio di presentazione

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

RICEVUTO, MERAVIGLIA, PIZZOL e SANTALCO. – «Interpretazione autentica dell'articolo 15, primo comma, della legge 4 agosto 1975, n. 397, concernente norme per il potenziamento dei servizi dell'Amministrazione finanziaria» (1739);

GIACCHÈ, VISCONTI, TORNATI, CANNATA, BOLDRINI, BENASSI, BRINA, FERRARA Maurizio, MESORACA e VETERE. – «Ammodernamento e redistribuzione territoriale delle caserme e delle infrastrutture militari mediante un finanziamento decennale straordinario e attraverso permute ed alienazioni di immobili non più necessari alla difesa» (1740);

MURMURA, GUZZETTI e AZZARETTI. – «Norme per la definizione dei profili professionali del personale dei ruoli della Polizia di Stato e delle equiparate carriere delle altre forze di Polizia» (1741).

Disegni di legge, assegnazione

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

– in sede deliberante:

alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

«Disposizioni sulla revisione dei ruoli degli ufficiali, sull'incremento degli organici e sull'impiego della Guardia di finanza, nonchè sulla durata in carica del Comandante in seconda del Corpo e sulla vigilanza ed il controllo in tema di distribuzione e vendita di generi di monopolio» (1299-B) (*Approvato dalla 6ª Commissione permanente del Senato e modificato dalla 4ª Commissione permanente della Camera dei deputati*), previo parere della 5ª Commissione;

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

«Norme sulla produzione e la commercializzazione delle paste alimentari» (1706), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 9ª, e della 12ª Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee.

– in sede referente:

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

VENTURI ed altri. – «Assegnazione al Centro operativo e museale misto di Pergola (Pesaro), istituito nell'ambito giurisdizionale della Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Ancona, della Soprintendenza archeologica di Ancona e della Soprintendenza per i beni artistici e storici di Urbino, della scultura bronzea denominata "Bronzi dorati di Cartoceto di Pergola"» (1694), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

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

«Disposizioni per consentire la conclusione del programma straordinario di interventi nell'area metropolitana di Napoli» (1715) (*Testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge di iniziativa governativa e dei disegni di legge di iniziativa dei deputati Geremicca ed altri; Becchi ed altri*) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 8ª, della 10ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Disegni di legge, nuova assegnazione

I disegni di legge: DIANA ed altri. – «Norme sulla commercializzazione delle paste alimentari» (1207) e: LOPS ed altri. – «Nuova normativa per il commercio delle paste alimentari» (1401) – già assegnati alla 10ª Commissione permanente in sede referente – sono stati nuovamente deferiti alla

Commissione stessa in sede deliberante, per ragioni di connessione con il disegno di legge n. 1706.

Disegni di legge, presentazione di relazioni e del testo degli articoli

A nome della 13ª Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali), in data 4 maggio 1989, il senatore Fabris ha presentato la relazione ed il testo degli articoli, approvato in sede redigente dalla Commissione stessa, per i disegni di legge: Tornati ed altri. – «Provvedimenti per la ricostruzione della Valtellina e della Val Brembana» (830); Golfari ed altri. – «Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle zone adiacenti colpite dalle eccezionali calamità dell'estate 1987» (1205); Forte ed altri. – «Provvedimenti per la ricostruzione e lo sviluppo della Valtellina e delle adiacenti aree site nelle province di Como, Bergamo e Brescia colpite dalle avversità atmosferiche dei mesi di luglio ed agosto 1987» (1252); Bissi ed altri. – «Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle zone adiacenti colpite dalle eccezionali calamità dell'estate 1987» (1316), *con il seguente nuovo titolo*: «Disposizioni per la ricostruzione e la rinascita della Valtellina e delle adiacenti zone delle province di Bergamo, Brescia e Como, colpite dalle eccezionali avversità atmosferiche dei mesi di luglio ed agosto 1987», con stralcio dell'articolo 6, comma 6, del disegno di legge n. 1205 che va a costituire un autonomo disegno di legge (n. 1205-*bis*), con il seguente titolo: «Regolazione dei rapporti già intercorsi fra l'Azienda energetica milanese ed il Consorzio intercomunale idroelettrico dell'Alta Valtellina».

Bilancio interno del Senato, presentazione di relazione

In data 2 maggio 1989 il Presidente della 5ª Commissione permanente, senatore Andreatta, ha presentato la relazione sul progetto di bilancio interno del Senato per l'anno finanziario 1989 (*Doc.* VIII, n. 6).

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio, presentazione di relazioni

A nome della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, in data 3 maggio 1989, il senatore Ruffino ha presentato la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere nei confronti del senatore Boato, per il reato di cui agli articoli 110, 595, primo e secondo capoverso, del codice penale, e all'articolo 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (*Doc.* IV, n. 65).

Governo, trasmissione di documenti

Il Ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie, con lettera in data 27 aprile 1989, ha trasmesso, si sensi dell'articolo 9 della legge 16 aprile 1987, n. 183, progetti di atti comunitari.

Tali progetti saranno 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.

Corte dei conti, trasmissione di documentazione

La Corte dei conti – Sezione enti locali – sciogliendo la riserva contenuta nella deliberazione e relazione sui risultati dell'esame della gestione finanziaria e dell'attività degli enti locali per l'esercizio 1986 (*Doc.* LXIX-*bis*, n. 2), ha trasmesso, con lettera in data 3 maggio 1989, la relazione sugli aspetti non finanziari della gestione degli investimenti degli enti locali (*Doc.* LXIX-*bis*, n. 2-*quater*).

Detto documento sarà inviato alle competenti Commissioni permanenti.

Petizioni, annunzio

Sono state presentate le seguenti petizioni:

Il signor Paolo Barboni di Gubbio (Perugia) ed altri numerosi cittadini rappresentano la comune necessità che non venga approvato il disegno di legge di conversione del decreto-legge 25 marzo 1989, n. 111, recante misure urgenti per la riorganizzazione del Servizio sanitario nazionale (*Petizione* n. 106);

Il signor Adelchi Genovese di Nocera Inferiore (Salerno) chiede un provvedimento legislativo di modifica della legge 1° febbraio 1989, n. 30, al fine di riconoscere la natura di sede pretorile circondariale a quegli uffici giudiziari – insediati in territori nel cui ambito la popolazione non sia inferiore ai 150.000 abitanti – i quali, in forza della legge sopracitata, sono divenuti sezioni distaccate di pretura (*Petizione* n. 107).

Tali petizioni, a norma del Regolamento, sono state trasmesse alle Commissioni competenti.

Interrogazioni, apposizione di nuove firme

Il senatore Tornati ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-00803, dei senatori Battello ed altri.

Mozioni

RIVA, ONORATO, CAVAZZUTI, ONGARO BASAGLIA, ALBERTI, ARFÈ, VESENTINI, ULIANICH, OSSICINI, FOA, GIOLITTI. – Il Senato,

considerando con viva preoccupazione la recrudescenza della violenza criminale mafiosa e camorristica, in particolare nelle regioni Campania, Sicilia e Calabria, culminata nelle ultime settimane in una tragica sequela di omicidi;

rilevando che le misure recentemente adottate, con la legge 15 novembre 1988, n. 486, da un lato non si sono mostrate sufficienti per la lotta contro la grande criminalità organizzata, e dall'altro non hanno finora ricevuto una sufficiente attuazione;

considerando che l'impressionante spargimento di sangue delle ultime settimane, e gli episodi – in parte oscuri – relativi a magistrati o funzionari delle forze dell'ordine in servizio in Sicilia che hanno richiesto di essere trasferiti in altre regioni o assegnati ad altro incarico legittimano l'impressione di una «latitanza politica» dello Stato, tale da poter indurre la popolazione civile e gli stessi magistrati e funzionari delle forze dell'ordine a sentirsi «abbandonati» dinanzi alla violenza mafiosa;

sottolineando che il fenomeno mafioso non è solo un dato criminale, ma affonda le sue radici in assetti di potere politico-amministrativo e sociale, ed è sicuramente connesso a processi di sviluppo economico distorto, sicchè può risultare fuorviante l'illusione di poterlo contrastare soltanto attraverso l'amministrazione della giustizia;

rilevando che in tale prospettiva devono essere valutate alcune sentenze recenti e meno recenti, che hanno destato sconcerto nell'opinione pubblica e che, al di là della valutazione specifica che se ne può legittimamente dare alla luce delle regole che governano il giudizio penale, pongono obiettivamente il problema della efficace conduzione delle indagini sui centri della criminalità mafiosa e camorristica;

ricordando le allarmate e circostanziate denunce della Banca d'Italia circa i complessi circuiti finanziari di «riciclaggio» del denaro acquisito con traffici ed operazioni criminali;

rilevando infine che in più occasioni è apparsa evidente la necessità di curare un migliore impiego ed una più efficace distribuzione nel territorio e nei diversi incarichi degli organici delle forze dell'ordine, nonchè di un loro effettivo coordinamento,

impegna il Governo:

a presentare al Parlamento entro il 30 giugno 1989 la relazione sullo stato dell'ordine e della sicurezza pubblica relativa al 1988;

a riferire al Parlamento sullo stato di attuazione della legge 15 novembre 1988, n. 486, tracciando un pur provvisorio bilancio sull'attività dell'Alto Commissario per il coordinamento della lotta contro la delinquenza mafiosa;

a riferire in particolare circa i criteri adottati dall'Alto Commissario nella selezione e nel reclutamento del personale chiamato a collaborare alla sua attività e sulle difficoltà eventualmente incontrate;

a riferire inoltre circa i progressi realizzati, con le attività di *intelligence* assegnate all'Alto Commissario, nell'efficace impiego dei servizi di informazione e sicurezza nella lotta contro la grande criminalità organizzata, in specie per quanto riguarda le sue connessioni internazionali e per i rapporti con circuiti finanziari ove avviene il «riciclaggio» del denaro acquisito con i traffici e le operazioni criminali;

a riferire al Parlamento le valutazioni del Governo circa le connessioni ed i meccanismi che possono aver favorito il ruolo dei grandi poteri criminali nell'impiego distorto dei flussi di denaro pubblico derivanti dall'intervento straordinario nel Mezzogiorno, dagli interventi per la ricostruzione e la ripresa economico-sociale delle zone colpite dagli eventi sismici del 1980-1981 e dagli interventi specifici diretti verso alcuni centri cittadini della Sicilia, della Calabria e della Campania;

a riferire circa gli interventi amministrativi o, eventualmente, legislativi che il Governo ritiene necessari per affrontare il problema del

«riciclaggio» del denaro «sporco» e per contrastare le infiltrazioni criminali nella gestione dei flussi di denaro pubblico diretti verso le zone ad alta densità criminale;

a predisporre un piano di nuova distribuzione degli organici delle forze dell'ordine – nel quadro del loro effettivo coordinamento – riducendo innanzitutto il numero degli appartenenti alla polizia di Stato, alla Guardia di finanza ed all'Arma dei carabinieri oggi assegnati a compiti diversi da quelli d'istituto;

a procedere con determinazione verso l'effettivo collegamento delle forze di polizia, in particolare nelle regioni Campania, Calabria e Sicilia, istituendo le sale operative comuni già previste dalla legge n. 121 del 1981 e sollecitando la piena valorizzazione delle funzioni di coordinamento assegnate all'Alto Commissario dalla legge n. 486 del 1988.

(1-00059)

Interpellanze

RIVA, ONORATO, ARFÈ, VESENTINI, ONGARO BASAGLIA. – *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno.* – Per sapere, in relazione al legittimo sconcerto suscitato dagli incontri, le interviste e le pubbliche dichiarazioni di Licio Gelli, posto in libertà provvisoria dal giudice istruttore di Milano fin dall'aprile 1988 per gravissime condizioni di salute, ritenute incompatibili con la prosecuzione della custodia cautelare:

1) per quali ragioni il collegio peritale non ritenne adeguato alle condizioni di salute del Gelli il suo trasferimento in un centro medico penitenziario, ovvero il trasferimento sotto custodia in un nosocomio civile, o ancora la trasformazione della custodia cautelare in arresti domiciliari;

2) se sia prassi frequente quella di non imporre alcun obbligo specifico agli imputati che sono ammessi a godere del beneficio della libertà provvisoria in ragione delle peculiari condizioni di salute incompatibili con lo stato di detenzione;

3) se, anche in relazione alle recenti denunce dell'Alto Commissario per il coordinamento della lotta alla deliquenza mafiosa circa i trasferimenti «facili» presso nosocomi civili di detenuti imputati di gravissimi delitti, il Governo ritenga di dover adottare iniziative urgenti affinchè sia possibile offrire cure adeguate in carcere a quegli imputati che, pur in precarie condizioni di salute, sembrano – per la loro pericolosità sociale – inidonei alla concessione della libertà provvisoria o degli stessi arresti domiciliari;

4) se, in relazione ai timori diffusi nell'opinione pubblica circa un uso strumentale o discriminatorio della concessione della libertà provvisoria per ragioni di salute, il Ministro di grazia e giustizia intenda riferire al Parlamento sui criteri normalmente seguiti dalla magistratura in tali circostanze, affinchè sia possibile valutare anche la necessità di specifici interventi legislativi;

5) quali misure il Ministro dell'interno abbia adottato affinchè le attività di Licio Gelli siano costantemente seguite e sottoposte a verifica dalle forze dell'ordine, per la prevenzione dell'eventuale commissione di reati, tanto più in ragione dei limiti imposti all'attività inquirente della magistratura italiana dal provvedimento di estradizione a suo tempo concesso dalle autorità elvetiche.

(2-00267)

BISSO, VISCONTI, PINNA, BOCHICCHIO SCHELOTTO. – *Al Ministro della marina mercantile.* – Ricordato come con l'attuazione di circolari e decreti amministrativi ministeriali si stia attuando una ristrutturazione dei porti e una modificazione profonda della legislazione vigente inerente l'ordinamento del lavoro e delle gestioni portuali, senza che il Parlamento, a tutt'oggi, ne sia stato investito;

rilevato che dai provvedimenti sino ad ora attuati viene emergendo la privatizzazione dei porti, per la cui realizzazione si presuppone l'annullamento del ruolo delle compagnie portuali, lo svuotamento progressivo dei compiti e delle funzioni degli enti portuali, lo spezzettamento dei porti in tanti *terminals* in gran parte assegnati in autonomia funzionale e da gestire mediante la costituzione di aziende private, annullando in tal modo i presupposti stessi di una gestione unitaria del servizio di imbarco e sbarco nonchè di movimentazione della merce, come previsto dallo stesso codice di navigazione là dove definisce i criteri delle operazioni portuali;

constatato come questi orientamenti abbiano portato su indicazione del Ministro della marina mercantile a designare, quali rappresentati del CAP (Consorzio autonomo del porto) di Genova al vertice della società Terminal container spa un gruppo di imprenditori portuali privati, consegnando loro non solo la parte di gran lunga più importante del porto e più produttiva in assoluto di valore aggiunto, ma colpendo nel contempo l'*authority* portuale nella sua autonomia, nei suoi compiti e funzioni, che in larga misura venivano realizzati dal quel sistema di imprese all'uopo recentemente costituite,

gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) i motivi che hanno determinato la nomina di un gruppo di operatori portuali privati e azionisti di minoranza a rappresentare il Consorzio autonomo del porto nella più importante società pubblica della quale è azionista di maggioranza, venendo così a disporre del 75 per cento del pacchetto azionario;

2) le considerazioni del Ministro sulla situazione in cui si viene a trovare l'ente portuale in conseguenza della gestione da parte di privati dello strumento operativo più importante, tramite il quale il Consorzio gestiva con detta società la parte più dinamica e avanzata dell'intero servizio portuale;

3) se da parte del Ministro si sia valutata l'esistenza di una oggettiva incompatibilità politica e morale derivante da interessi tra loro contrastanti, per la diversità di ruolo e di collocazione, che le parti hanno nel processo di produzione del servizio portuale.

(2-00268)

Interrogazioni

SANESI. – *Ai Ministri del bilancio e della programmazione economica e dell'ambiente.* – Premesso:

che nella laguna di Orbetello (Grosseto) i rischi di eutrofizzazione e di nuove morie di pesci a causa dell'aumento delle alghe sono elevatissimi;

che esiste un «sistema di monitoraggio» tale da consentire di seguire l'evolversi della eutrofizzazione permettendo quindi interventi tempestivi;

che, data la drammatica situazione, non sono possibili ritardi di intervento senza incalcolabili e irreversibili danni ambientali alla laguna,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire affinchè nel più breve tempo possibile, tramite i fondi FIO, vengano finanziati il progetto di bonifica e i sistemi di controllo che possano prevenire tali disastrose situazioni.

(3-00814)

CONSOLI, CANNATA. – *Al Ministro delle partecipazioni statali.* – Premesso:

che per lo stabilimento di Taranto alcuni mesi addietro in un apposito incontro tra la direzione dell'ILVA e le segreterie provinciali FIM-CISL, FIOM-CGIL e UIL-UIL si stabilì di confermare gli accordi e la prassi esistenti in relazione al sistema degli appalti, in attesa della rivisitazione degli stessi da operare di comune accordo alla luce degli obiettivi e delle esigenze del Piano siderurgico;

che per tale ridefinizione del sistema degli appalti l'azienda propone di passare dal sistema degli appalti continuativi ad uno a corpo senza alcuna garanzia dei livelli occupazionali che il Piano invece assicura anche per i dipendenti delle aziende d'appalto, mentre da parte del sindacato si propone un nuovo sistema, con il quale però all'efficienza sia coniugata la garanzia dei livelli occupazionali, prospettando il superamento degli appalti di attività di esercizio e di manutenzione ordinaria, utilizzando gli esuberi di personale per coprire i vuoti di organico determinatisi tra i diretti,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza che la direzione dell'ILVA, senza aspettare la definizione del confronto sul problema degli appalti con le organizzazioni sindacali, ha proceduto ad assegnare gare di lavori di manutenzioni ordinarie a corpo, con la conseguenza di determinare una saturazione nell'uso della forza lavoro per alcune imprese ed una condizione di esubero per la forza lavoro di altre imprese e che, inoltre, la direzione dell'ILVA, senza consultare le organizzazioni sindacali ed in contrasto con la sua stessa filosofia di ristrutturazione degli appalti, nel settore delle pulizie industriali consente l'utilizzazione di imprese (come l'Italconsorzi e la Libertas) non previste dagli accordi ed intende procedere all'assegnazione all'impresa privata Siderurgica meridionale di lavori al TNA/1, di competenza, in base agli accordi, dell'azienda pubblica ICROT, senza peraltro il ricorso al sistema a corpo;

come si giudichi tale comportamento, ai fini di corrette relazioni con il movimento sindacale, condizione indispensabile a quel clima di convergenza negli sforzi per risanare la siderurgia pubblica, e ai fini dell'obiettivo di eliminare sacche di parassitismo.

(3-00815)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

BUSSETI. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno e al Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile.* – Per conoscere:

a che punto sia l'elaborazione del programma straordinario di

interventi per l'ampliamento e l'ammodernamento del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, di cui alla legge n. 521 del 1988;

in particolare, la valutazione dei Ministri interrogati in ordine alla istanza inoltrata dal comune di Andria (Bari) con un ordine del giorno votato all'unanimità dal consiglio comunale tendente a conseguire la istituzione *in loco* di una sezione del Corpo dei vigili del fuoco, attesa la vastità del territorio comunale e la sua particolare condizione di naturale riferimento territoriale per un più vasto bacino di utenza rappresentato dagli altri comuni del Nord barese.

(4-03324)

BUSSETI. - *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* - Per conoscere in forza di quali criteri, in applicazione di quali direttive e per decisione di quali organismi è stato deciso di privare il comune di Giovinazzo (Bari) di un servizio continuo di vigilanza-prevenzione e repressione ad opera dei militari della locale stazione dei carabinieri. Sta di fatto che ai cittadini di Giovinazzo che, per avventura, avessero bisogno dell'intervento dei carabinieri nelle ore comprese tra le 14 e le 17 e tra le 19 e le 7 del mattino, l'aiuto offerto consisterebbe nella suadente voce di una segreteria telefonica che rimanda il postulante al 112. Giovinazzo è una città importante per vastità di territorio, per numero dei residenti e per l'interesse turistico che la coinvolge, grazie alla sua costa profumata e agli insediamenti che la interessano. Non è concepibile, quindi, la leggerezza evidenziata dall'assurdo e contestato orario di servizio fatto praticare alla locale stazione dell'Arma.

(4-03325)

CHIMENTI, ZANGARA, PARISI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro senza portafoglio per gli affari regionali e i problemi istituzionali.* - Premesso che il personale del Commissariato dello Stato presso la regione Sicilia, nonostante le pressanti richieste e sollecitazioni rivolte alla Presidenza del Consiglio dei ministri, non ha ricevuto alcuna risposta in merito alla corresponsione dell'indennità prevista dalle disposizioni contenute negli articoli 8 della legge n. 455 del 1985 e 41 della legge n. 400 del 1988;

constatata la non indifferente disparità di trattamento economico rispetto al personale in servizio nei Commissariati di Governo nelle regioni a statuto ordinario, al quale verrà immediatamene erogata la cennata indennità;

considerato che, nonostante lo sperequante trattamento economico e la dichiarazione di «stato di agitazione», il predetto personale continua a svolgere, con senso di responsabilità e del dovere, una funzione indispensabile per il concreto rispetto della Costituzione in Sicilia,

gli interroganti chiedono di sapere se si intenda intervenire al fine di rimuovere gli eventuali ostacoli, sì da consentire la tempestiva e dovuta corresponsione della indennità di cui trattasi.

(4-03326)

PETRARA, LOPS, CARDINALE. - *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dell'agricoltura e delle foreste.* - Premesso:

che a seguito di un furto di cavi elettrici ad opera di ignoti nel

territorio di Gravina di Puglia, in contrada Lama Cipriani, numerosi casolari agricoli e strutture irrigue sono rimasti privi di energia elettrica, con grave danno per le economie e le attività agricole;

che gli operatori agricoli, in massima parte assegnatari di quote trasferite dall'Ente riforma, hanno da tempo stipulato con l'Enel regolari contratti di allacciamento alla linea elettrica;

che l'Enel, appositamente invitato a ripristinare a proprie spese la linea danneggiata dal furto, ha reiteratamente ribadito che gli oneri devono essere sopportati dagli interessati;

che è inaccettabile la tesi dell'Enel, in quanto non si possono attribuire a piccoli coltivatori diretti responsabilità e oneri che devono al contrario far carico all'ente erogatore dell'energia,

gli interroganti chiedono di sapere:

se i Ministri in indirizzo ritengano corrette e congrue le determinazioni assunte dai dirigenti dell'Enel rispetto alle norme legislative vigenti e alle clausole contrattuali correnti tra l'Enel e gli utenti;

se non ritengano in ogni caso di adottare iniziative adeguate e finalizzate alla risoluzione della controversia, atteso che ulteriori ritardi nella erogazione dell'energia elettrica alle borgate indicate arrecherebbero gravissimi danni ai contadini.

(4-03327)

ROSATI. – *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* – Per conoscere:

se sia al corrente dello stato di disagio che la proposta di legge per la riforma dello sport, dal Governo ultimamente presentata alla Camera dei deputati, ha provocato negli enti di promozione sportiva, associazioni benemerite che operano per la diffusione dello sport in mezzo al popolo senza finalità competitive o di lucro;

quali siano le ragioni che lo hanno indotto a discostarsi, nel testo presentato, dalle soluzioni raggiunte nel corso della passata legislatura e che rappresentavano, secondo un'opinione largamente condivisa, un equilibrio costruttivo tra esigenze dello sport competitivo che fa capo al CONI ed alle varie federazioni e sport non competitivo popolare che si esprime nelle differenti esperienze associative;

se ed eventualmente come intenda farsi carico del descritto stato di disagio favorendo, nell'esame parlamentare del testo, modifiche ed emendamenti che impediscano la paventata emarginazione delle associazioni promozionali, così rafforzando una tendenza già fortemente accentuata dello sport verso il risultato, lo spettacolo e il mercato anzichè verso lo sviluppo integrale della persona umana nella inscindibilità delle sue dimensioni fisiche e morali.

(4-03328)

SANTINI, FABBRI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che l'asse viario cispadano è stato da tempo proposto come asse di collegamento nazionale tra la grande viabilità Sud-Est e la rete di viabilità statale Nord-Sud dell'Emilia-Romagna e della Lombardia;

che l'opera è in grado di essere un importante canale di alleggerimento del traffico della via Emilia e collettore di esigenze di sviluppo economico, che sono in notevole espansione, dell'area di pianura emiliano-romagnola e

in particolare delle relazioni di traffico che fanno capo da un lato al porto di Ravenna e dall'altro all'area di Parma;

che tale arteria di interesse non solo nazionale ma anche europeo è stata inserita nel piano decennale ANAS con finanziamenti fuori quota;

che il progetto di massima commissionato e finanziato dalla regione Emilia-Romagna è stato redatto da oltre due anni e consegnato all'ANAS da molti mesi;

che l'ANAS ha provveduto ad assegnare la stesura di un progetto definitivo ad un gruppo di studi tecnici;

che i finanziamenti fino ad ora assegnati ammontano a 81 miliardi, previsti nel primo stralcio attuativo 1985-87 del piano decennale ANAS;

che l'intesa raggiunta tra organi nazionali e regionali locali era quella di procedere alla costruzione dei due tronconi della cispadana, il primo a partire da Ferrara e il secondo da Parma;

che nel secondo stralcio del piano decennale ANAS 1988-90 erano stati inseriti 190 miliardi che non risultano però previsti in legge finanziaria,

gli interroganti chiedono di sapere se l'ANAS abbia finalmente pronto il progetto esecutivo e quindi sia in grado di iniziare le opere previste, così come concordato, e quali siano le iniziative del Ministro e del Governo per assicurare gli ulteriori 190 miliardi previsti che consentano la prosecuzione e di seguito il completamento dell'importante ed essenziale arteria.

(4-03329)

CANNATA, ANDRIANI, VIGNOLA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso:

che in data 28 febbraio 1989 è stata presentata un'interrogazione (3-00704) per chiedere se corrispondeva al vero che nello schema di decreto che regolava l'organizzazione delle attività del Dipartimento per il Mezzogiorno si derogasse alle norme di legge relativamente alle qualifiche dei dirigenti dei servizi;

che finora non è stata data risposta all'interrogazione richiamata;

che il Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ha disposto con un decreto «provvisorio» la nomina di sette dirigenti delle strutture del Dipartimento, non rispondenti ai requisiti di dirigenti generali quali richiesti dalla legge n. 64 del 1986 e dal decreto del Presidente della Repubblica n. 12 del 1987,

gli interroganti chiedono di sapere quale intervento urgente si intenda adottare per bloccare un provvedimento non rispondente alla norma prevista dalla legge.

(4-03330)

PERUGINI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso che non è cambiato niente nella preparazione dei pasti che vengono distribuiti nei vagoni-ristorante dei treni rapidi, l'interrogante chiede di sapere:

se la sostituta società Wagon Lits corrisponda a quella denominata «Ristofer» che, oggi, gestisce il servizio,

se non è la stessa società, come si componga l'attuale assetto societario.

(4-03331)

PERUGINI. – *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* – Per sapere:

se si stiano predisponendo adeguati interventi finanziari in favore dei coltivatori e degli allevatori delle zone dell'alto Ionio cosentino e calabrese per fronteggiare i danni della siccità: sarebbe quanto mai opportuno, anche alla stregua delle decisioni che stanno per essere assunte in favore delle zone limitrofe della Basilicata, dichiarare lo stato di calamità;

quali siano le opportune determinazioni.

(4-03332)

POLLICE. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che per la ristrutturazione dell'ente Ferrovie dello Stato è stato dato, quasi tre anni fa, un affidamento ad una società di prestigio internazionale, la MC Kinsley, per un costo di oltre due miliardi;

che le indicazioni suggerite dallo studio commissionato sono state completamente disattese da Ligato, ed ora Schimberni ha deciso di mettere tutto da parte e ricominciare daccapo;

che sulla ristrutturazione dell'ente ha lavorato una seconda società di consulenza, la TELOS, con un costo presumibile di un miliardo;

che Schimberni si è giovato di un consulente esterno spagnolo, tale dottor Zaragoza, che per tre mesi ha lavorato alle ferrovie presiedendo anche riunioni dei direttori di dipartimento;

che è possibile che il dottor Zaragoza fosse pagato direttamente dalla Vicepresidenza del Consiglio e «prestato» a Schimberni;

che per rivedere il programma che egli stesso aveva redatto il dottor Zaragoza ha ottenuto, ora, una consulenza di lire 2.200.000 al giorno, più una consulenza ad una società a lui collegata, la MAC, con una spesa globale che ammonta a 500 milioni,

l'interrogante chiede di sapere:

se l'ente Ferrovie dello Stato sia così privo di competenze tecniche al suo interno da dover ricorrere, per compiti che sono suoi propri di istituto (redazione dei programmi, controllo di gestione) a consulenze esterne assai costose;

perchè le consulenze si succedano alle consulenze, l'una cancella l'altra, e tutto incide poi scarsamente sulla gestione dell'ente;

se è vero quanto sopra esposto, a che titolo il dottor Zaragoza è stato segnalato dal Vice Presidente del Consiglio dei ministri, onorevole Gianni De Michelis, quale superiore delle ferrovie italiane;

quali siano, ad oggi, i contratti di consulenza dell'ente Ferrovie dello Stato e con quali condizioni ed oneri.

(4-03333)

VISCONTI, SENESI, SPOSETTI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che alcuni treni espressi della tratta Battipaglia-Reggio Calabria, e viceversa, da qualche anno non si fermano alla stazione di Pisciotta-Palinuro (Salerno);

che la predetta stazione è interessata da un intenso flusso turistico, tanto che nel 1988 gli introiti annuali sono stati di circa 800 milioni di lire, di cui 500 milioni di lire per il solo periodo giugno-settembre;

che essa è altresì al servizio di una popolazione di ben 14 comuni del comprensorio del Cilento e non è attrezzata per ricevere prenotazioni di posti e «cuccette» per i treni a lungo percorso,

gli interroganti chiedono di sapere se si intenda intervenire per assicurare alla stazione di Pisciotta-Palinuro:

le fermate dei treni espressi che già si fermano alla vicina stazione di Ascea o, in alternativa, delle coppie di treni da e per Milano (772/773 e 870/871) e da e per Roma (780/781);

un collegamento terminale per il servizio prenotazione.

(4-03334)

FRANZA. – *Al Ministro dei lavori pubblici.* – Premesso:

che il decreto del Ministro dei lavori pubblici dell'11 marzo 1988, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 127 del 1° giugno 1988 concernente norme tecniche riguardanti le indagini sui terreni e sulle rocce, nonchè la stabilità dei pendii ed i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione e l'esecuzione delle opere di sostegno e di fondazione, ha aggiornato e modificato la procedente normativa in materia, di cui al decreto ministeriale del 21 gennaio 1981 (in supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 37 del 7 febbraio 1981);

che in quest'ultimo decreto veniva prescritto che – per quanto riguarda la caratterizzazione geotecnica del sottosuolo – le indagini e i rilievi, con riferimento a manufatti di modesto rilievo ricadenti in zone già note, erano ridotti da parte del progettista alla raccolta di notizie e dati in precedenza acquisiti in base all'esperienza del tecnico e sui quali si potesse responsabilmente basare la progettazione;

che il decreto dell'11 marzo 1988 ha dato luogo a perplessità di interpretazione, poichè da una parte ha mantenuto la precedente disciplina per quanto concerne le relazioni geotecniche e da un'altra (sezione B 5) sembrerebbe prevedere anche la relazione geologica per tutte le aree sismiche;

che l'estensione delle aree sismiche è molto ampia e comprende vasti territori della Campania e l'intera provincia di Avellino;

che tutti i comuni delle zone terremotate sono dotati di strumenti urbanistici alla base dei quali vi sono già specifiche ed analitiche relazioni geologiche concernenti il territorio di ogni comune, distinto fra zone rurali e centri abitati, e che dette relazioni contengono quindi in modo esauriente tutti gli elementi prescritti dalla richiamata sezione B 5 del decreto in questione,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno precisare, per quanto di ragione, e nella parte *de qua*, il decreto dell'11 marzo 1988 al fine di ribadire, ovviamente solo per manufatti ed edifici di modesto rilievo, la precedente disciplina, in considerazione anche del fatto che nelle zone classificate sismiche le ditte private sono già oberate da numerosi oneri tecnici e considerando che le relazioni geologiche generali già disponibili sono confacenti allo scopo che il decreto ministeriale si prefigge ed hanno fornito in questo senso buona prova.

(4-03335)

BOSSI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso:

che in data 3 maggio 1989 il dottor Francesco Enrico Speroni, segretario provinciale della Lega Lombarda di Milano, si recava presso il municipio di Settimo Milanese e richiedeva al sindaco l'autentica di firma in

calce all'accettazione di candidatura per le elezioni del Parlamento europeo;

che, una volta constatato che la candidatura si riferiva alla lista Lega Lombarda-Alleanza Nord, il sindaco rifiutava di procedere all'autenticazione, motivando il diniego con la sua opposizione alle azioni ed alle idee del movimento autonomista;

che tale rifiuto persisteva anche dopo consultazione con il segretario comunale il quale confermava la legittimità della richiesta avanzata dal candidato;

considerato:

che tale atto si manifesta come un grave attentato nei confronti delle libertà democratiche garantite dalla Costituzione repubblicana, fra le quali risaltano massimamente quelle attinenti ai diritti elettorali;

che la motivazione è stata supportata da pregiudizi di carattere ideologico e da illazioni personali e arbitrari propri del signor Cazzaniga, il tutto costituendo giudizio di parte inconcepibile in connessione con un mero atto amministrativo,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga di farsi promotore di un'inchiesta al fine di accertare responsabilità penali a carico del signor Franco Cazzaniga con riferimento all'articolo 328 del codice penale ed alle leggi elettorali;

se non ritenga, anche in considerazione di simili episodi verificatisi negli ultimi mesi e oggetto di separate interrogazioni, riportanti discriminazioni e manifestazioni di intolleranza nei confronti della Lega Lombarda, di attivarsi affinchè venga effettivamente garantito nella regione Lombardia l'esercizio dei diritti costituzionali predetti.

(4-03336)

SALVATO, ZUFFA, IMBRÌACO, BATTELLO, ONGARO BASAGLIA. - *Al Ministro della sanità*. - Premesso:

che la signora Carmela Natale di 27 anni, madre di due bambini e in attesa di un terzo figlio «voluto», ha contratto la rosolia nelle prime settimane di gravidanza;

che all'inizio della malattia ha inutilmente cercato di sottoporsi a *test* per accertare se avesse realmente contratto la rosolia;

che la competente USL 41 di Napoli a cui si è innanzitutto rivolta non svolge questi accertamenti sanitari;

che la suddetta è stata impossibilitata a farlo presso lo stesso ospedale Cotugno perchè questa struttura non dispone dei «reattivi» necessari;

che ha svolto le analisi, peraltro molto costose, a sue spese, privatamente;

che per maggior sicurezza le ha ripetute due volte, sempre a sue spese;

che, accertata la rosolia, il suo medico curante le ha consigliato di abortire;

che la signora Natale, prima di decidersi in questo senso, ha cercato inutilmente di sottoporsi ad una completa diagnosi prenatale;

che a questo punto, a due mesi e mezzo di gravidanza, si è rivolta alle tre strutture ospedaliere, le uniche che, a Napoli, effettuano l'interruzione

volontaria della gravidanza, ma ha ricevuto risposta negativa alla sua richiesta di abortire viste le lunghe liste di attesa;

che le è stato detto che queste strutture non sono in grado di farla abortire entro i tre mesi e che non effettuano aborti terapeutici;

considerata la gravità di questa vicenda drammatica in cui il diritto alla maternità e alla salute della donna è stato calpestato,

gli interroganti chiedono di sapere:

se ci siano state violazioni degli obblighi di assistenza, nonchè violazione della legge n. 194 del 1978 e in particolare dell'articolo 1 e dell'articolo 9;

se non si ritenga di dover avviare immediatamente un'indagine conoscitiva nelle USl dell'area napoletana sull'assistenza alla maternità e l'attuazione della legge n. 194;

se, in particolare, non si ritenga che sia contro la legge il fatto che solo tre strutture pubbliche nella città di Napoli e due in tutta la provincia effettuino l'interruzione volontaria della gravidanza.

(4-03337)

BERTOLDI, CALLARI GALLI, SENESI. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente.* – Premesso:

che è in fase di avanzata elaborazione il progetto di una superstrada che attraverserebbe la Val di Fiemme e la Val di Fassa, sostituendo l'attuale strada statale n. 48;

che tale superstrada sarebbe parte di un'arteria a scorrimento veloce che, tagliando Val di Cembra, Val di Fiemme e Val di Fassa, congiungerebbe Trento e Canazei;

che tale progetto ha provocato nelle popolazioni delle valli, e specificamente nella popolazione di lingua ladina della Val di Fassa, notevole preoccupazione per il grave sovvertimento che tale infrastruttura porterebbe nella organizzazione turistica della valle e nella stessa organizzazione di vita, che verrebbero facilmente sommerse e sconvolte da un occasionale flusso turistico di massa motorizzato, che attraverso la superstrada potrebbe arrivare dal capoluogo o da centri maggiori;

che in ogni caso la realizzazione di questa superstrada, con rilevati imponenti viadotti sovrastanti gli abitati, gallerie artificiali, taglierebbe col suo tracciato secolari boschi di conifere e potrebbe avere effetti devastanti nel delicato e prezioso equilibrio paesaggistico di questa parte delle Dolomiti;

che tale tracciato interessa il fiume Avisio e mette in discussione il previsto parco fluviale,

gli interroganti chiedono di conoscere:

1) chi sia interessato alla realizzazione di una superstrada;

2) se e come si siano valutati impatti e conseguenze di questo tipo di infrastruttura;

3) se siano state esaminate possibili varianti della strada statale n. 48, relative alla circonvallazione di alcuni centri, di più modesto impatto ambientale;

4) se, nel rispetto delle prerogative autonome della provincia di Trento e quindi in accordo con questa, sia possibile un diverso sistema di comunicazione e trasporto che garantisca la specificità e la ricchezza

dell'ambiente naturale e della organizzazione di vita delle popolazioni locali, che sono la base più preziosa e vera dell'organizzazione produttiva turistica della zona.

(4-03338)

VISIBELLI. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso:

che, sempre nell'ambito di presunti «risparmi» nel settore dei trasporti pubblici, l'orario ferroviario estivo (28 maggio 1989) prevede l'eliminazione di due corse giornaliere dalla tratta Barletta-Spinazzola;

che si vorrebbe, così, sottrarre alle popolazioni di due importanti ed operosi centri del nostro bistrattato Sud la corsa delle ore 9,50 da Barletta e quella delle ore 11 da Spinazzola;

che ciò avviene proprio in quelle ore della giornata in cui operatori economici e cittadini meglio potrebbero fruire del servizio ferroviario;

che quanto sopra mortifica e penalizza due città già precariamente collegate da una difficoltosa rete stradale e, in particolare, reca danno all'economia di Barletta, naturale sbocco commerciale di tutto l'*hinterland* a monte;

che ancora una volta, quindi, invece di migliorare la qualità del servizio per incrementarne l'uso, si adotta la tecnica dello «scoraggiamento» e del disservizio, a tutto vantaggio del trasporto su gomma: nè vale a qualcosa il fatto che, per condizioni geografiche, le strade di collegamento sono lunghe, pericolose e di difficile agibilità. Tutto lascia supporre che si tratti della prima mossa di un'iniqua trama per giustificare, domani, il «taglio» di un ulteriore «ramo secco»,

si chiede di sapere:

1) quali motivi abbiano indotto su di una tratta sostanzialmente non passiva a ridurre due corse proprio in orari cruciali;

2) se non sia il caso di rivedere l'avvilente provvedimento che, si ripete, penalizza ed umilia due importanti centri agricoli del meridione;

3) se non sia, invece, il caso di migliorare la qualità del servizio, proprio in quella tratta, per incentivarne l'uso da parte della cittadinanza.

(4-03339)

CROCETTA. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso che la pretura di Butera (Caltanissetta) è priva di un proprio cancelliere e che a tale scopo utilizza un impiegato comunale sottraendolo al comune (che ha già carenze di organico), l'interrogante chiede di sapere se non ritenga opportuno nominare con urgenza un cancelliere, proveniente dagli organici del Ministero, da destinare alla suddetta pretura, onde assicurare un servizio più puntuale e più professionale.

(4-03340)

SIGNORELLI. – *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* – Premesso:

che il compito svolto dai funzionari dell'ispettorato centrale repressione delle frodi di questo Ministero si concretizza in una attività di polizia giudiziaria con indagini, ispezioni, campionature di prodotti, analisi, sequestri (attività svolta in ogni ora del giorno e della notte ed in ogni luogo ove si fabbricano e si commercializzano i prodotti agroalimentari allo scopo di riconoscerne e perseguirne le eventuali sofisticazioni);

che tali compiti, comportanti grande responsabilità, sacrificio e non pochi rischi, risultano sempre più gravosi, impegnativi e dispendiosi,

l'interrogante chiede di conoscere quali motivi abbiano a tutt'oggi impedito a questi lavoratori, nonostante le promesse fatte e lo stato di agitazione proclamato negli ultimi giorni, di ottenere il riconoscimento economico, collegato alla peculiarità delle funzioni da essi svolte, sotto forma di quelle indennità che viceversa sono percepite da altre categorie di dipendenti statali, risultando per esempio che lo Stato concede loro un indennizzo di lire 2 al chilometro percorso e di lire 1.650 per ogni ora di lavoro svolta.

(4-03341)

DIANA, EMO CAPODILISTA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e dell'agricoltura e delle foreste.* – Premesso:

che vive preoccupazioni emergono a seguito dell'intervento delle forze dell'ordine in occasione di una pacifica manifestazione, regolarmente autorizzata, di agricoltori lucani che protestavano per l'indifferenza e le omissioni degli organi regionali in relazione ai pesanti problemi determinati dalle persistenti avversità climatiche;

che sembra attribuirsi solo al senso di responsabilità dei promotori se non sono insorti incontrollabili tumulti a causa dell'aggressività degli addetti all'ordine pubblico, immotivatamente intervenuti quando la manifestazione stava tranquillamente sciogliendosi,

gli interroganti chiedono di sapere quali provvedimenti il Governo intenda adottare per approfondire adeguatamente i fatti, accertando le eventuali responsabilità, e come intenda intervenire per affrontare, di concerto con gli organi regionali competenti, una situazione di emergenza che coinvolge parte rilevante dell'agricoltura meridionale.

(4-03342)

SPETIČ. – *Ai Ministri dell'interno e degli affari esteri.* – Premesso:

che tra un mese si terranno le elezioni per il Parlamento europeo e che ai cittadini italiani residenti nei paesi della CEE viene garantita la possibilità di votare *in loco;*

che l'esercizio di tale diritto aveva già incontrato, nella tornata elettorale del 1984, innumerevoli ostacoli di carattere pratico, dovuti anche all'assenza di un'anagrafe dei cittadini italiani all'estero,

l'interrogante chiede di sapere:

1) a che punto si trovi l'attuazione della legge sull'istituzione di anagrafi dei cittadini italiani all'estero e se sia stata data priorità all'istituzione di tali elenchi anagrafici per i paesi della CEE in cui gli italiani esercitano il diritto di voto;

2) se sia previsto un aumento dei seggi elettorali a disposizione dei nostri concittadini e quali siano i criteri (alfabetici, territoriali od altri) seguiti per la compilazione degli elenchi degli elettori;

3) se sia intenzione del Governo di intervenire presso le autorità svizzere affinchè consentano ai cittadini italiani di esercitare *in loco* il diritto al voto (pur non facendo la Confederazione elvetica parte della Comunità europea) o se, in alternativa, sia intenzione del Governo di predisporre, come suggerito da varie parti, seggi «di frontiera» in cui far votare gli italiani

residenti in Svizzera ed impossibilitati a raggiungere i comuni di residenza, specie quelli del meridione e delle isole.

(4-03343)

VISIBELLI. – *Al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica e ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e del tesoro.* – Premesso:

che l'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 23 agosto 1988, n. 395, prevede per il personale civile dello Stato comandato in servizio di missione:

a) se la missione è di durata superiore a dodici ore, il rimborso delle spese documentate per il pernottamento in albergo e per uno o due pasti giornalieri, nei limiti di lire 30.000 per il primo pasto e di complessive lire 60.000 per i due pasti;

b) la riduzione del 70 per cento dell'indennità oraria e/o giornaliera di trasferta e, in ogni caso, la inammissibilità di poter scegliere l'indennità, in misura oraria o giornaliera, intera, istituendo, così, il pasto obbligatorio;

che con circolare n. 29632/8935 del 24 febbraio 1989 (avente ad oggetto «Disciplina del trattamento di missione per il personale dei comparti del pubblico impiego»), in relazione al citato articolo 5, il Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica, nel chiarire che, ai pubblici impiegati in servizio di missione, a seconda della durata della missione stessa, compete, oltre al rimborso della spesa per uno o due pasti giornalieri (lire 30.000 o 60.000), un importo forfettario pari al 30 per cento dell'indennità di trasferta, ribadisce la impossibilità, per gli stessi, di optare per l'indennità di missione nell'intera misura tabellare, oraria o giornaliera;

che, in pratica, l'indennità di trasferta, oraria e/o giornaliera, resta un riferimento da cui sottrarre il 70 per cento;

che da un lato, quindi, si riconosce «finalmente» il diritto di non «rimetterci le spese» (dato il già risibile importo dell'indennità di trasferta) per fruire di un pasto, dall'altro, riducendosi del 70 per cento l'esigua diaria, una giornata di missione (lavoro aggiuntivo rispetto al servizio istituzionale) si riduce, in termini concreti, alla sola possibilità di fruire di un mediocre pasto;

che, in particolare, poi, per le missioni di durata da otto a dodici ore, viene ammesso il rimborso di un solo pasto (quindi, lire 30.000) ed un importo aggiuntivo pari al 30 per cento dell'indennità di trasferta oraria: conti alla mano, lire 5.940 per dodici ore di missione;

che un funzionario direttivo (di settimo o ottavo livello), comandato ad effettuare una missione, dalle otto alle dodici ore, il quale, per qualsiasi motivo, non possa o non voglia fruire del «lauto» pasto concessogli, riceverà un compenso di lire 495 per ora di missione: è proprio il caso di dire, alla maniera del noto personaggio «Fracchia», «quanto è buono lo Stato»;

che, oltre che iniqua e, forse, illegittima, una tal disposizione potrebbe indurre i più furbi (perchè, alle dette condizioni, riesce difficile anche chiamarli disonesti) a inventare situazioni di comodo che consentirebbero loro di incassare, oltre alla citata, risibile indennità di trasferta, le famose lire 30.000 previste per il pasto: infatti, quale «esercizio di ristoro» non fornirebbe una fattura di tale importo, dando, in cambio, invece del pasto, altri «generi» a «valore»? E poi, in caso di impiegati (e ce ne sono tanti) che, ordinariamente, effettuano missioni, quante altre situazioni di comodo,

analoghe e peggiori, si potrebbero realizzare, pur di veder retribuita la «missione» in maniera adeguata?;

che già l'imposizione di «non poter scegliere» fra la fruizione del pasto e l'intera indennità di trasferta, oltre a rendere «ridicolo» il compenso orario (lire 495), potrebbe indurre molti impiegati, anche onestissimi, a ripiegare su stratagemmi indefinibili, non certo per ricevere un equo guadagno, ma, quanto meno, per non vedersi in tasca, dopo dodici ore di lavoro fuori sede, una cifra da barzelletta,

l'interrogante, anche nell'ottica espressa dallo stesso Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica, di adeguare, e non allontanare, il pubblico impiego alle tecniche manageriali di quello privato, chiede di sapere:

1) quali tipi di controlli i Ministri in indirizzo abbiano disposto onde evitare che i pubblici dipendenti in servizio di missione ricorrano alle citate «alchimie» per procurarsi un compenso almeno accettabile;

2) se non sia il caso di abolire, anche con una semplice circolare interpretativa, la disposizione di cui all'articolo 5, punto 2, nella parte in cui dice: «non è ammessa in ogni caso opzione per l'indennità di trasferta in misure, orarie o giornaliere, intere», restituendo, così, ai pubblici dipendenti, il sacrosanto diritto di scegliere se mangiare o meno;

3) se non sia il caso, comunque, di prendere in seria considerazione la possibilità di adeguare sia l'indennità, oraria e giornaliera, di trasferta, che l'ammontare spendibile per i pasti, ai reali costi della vita;

4) se non ritengano, almeno, di incrementare, in tempi brevi, del 50 per cento, l'indennità oraria e giornaliera di trasferta.

(4-03344)

VISIBELLI. – *Ai Ministri della sanità, dell'ambiente e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che lo scrivente, già nella 180ª seduta dell'8 novembre 1988, con l'interrogazione 4-02383, esponeva la grave situazione in cui versava il servizio di igiene urbana nella città di Barletta, e in particolare, rappresentava i danni per la salute pubblica che da tale situazione potevano derivare;

che, evidentemente, i Ministri interrogati, nonostante l'articolo 153 del Regolamento del Senato (che prevede una risposta entro 20 giorni), non hanno ritenuto, neppure nell'interesse della salute pubblica, di intervenire o far conoscere determinazioni in merito;

che resta il fatto che a Barletta, ancora, la SIUCA srl percepisce, annualmente, decine di miliardi (ed è pubblico denaro) per l'espletamento di un servizio che gestisce in maniera approssimativa, insufficientemente e pericolosamente;

che lo stesso «ufficio legale» del comune, in una nota del 7 ottobre 1988, indirizzata al presidente della commissione di vigilanza per il servizio di igiene urbana, rilevava situazioni di tale gravità (smaltimento di rifiuti in una discarica non controllata, nè conforme alle norme di legge e ad ogni prescrizione tecnico-sanitaria) da ritenere sussistenti le condizioni per contestare alla SIUCA srl la decadenza *ipso jure* dell'appalto (ex articolo 9, comma 1, del contratto d'appalto);

che non risulta che la detta relazione (tecnica e giuridica) sia mai stata portata al dibattito del consiglio comunale: si attendono, infatti, pretestuose e

differitrici riunioni dei «capi gruppo», come se, invece della salute pubblica, si dovesse discutere di problemi politici;

che ciò, poi, che è veramente grave, che indigna e preoccupa, è il fatto che le stesse autorità comunali (cui competerebbe di risolvere il contratto di appalto), autorizzino con proroghe successive, nonostante espresso divieto prefettizio, lo smaltimento dei rifiuti in una vecchia discarica incontrollabile, perchè da tempo esaurita, laddove, in base all'articolo 2 del contratto di appalto, la SIUCA avrebbe dovuto, nel termine di 90 giorni (sono passati già quattro anni), «dotarsi di sito idoneo per la coltivazione di una pubblica discarica»;

che, come se non bastasse, percependo un miliardo all'anno, la SIUCA avrebbe dovuto curare (per la sola detta cifra) anche la manutenzione del verde pubblico, ma questo servizio, sempre per quanto riferisce la citata nota dell'ufficio legale del comune, è del tutto inesistente;

che probabilmente l'amministrazione comunale ha le mani legate: troppe assunzioni clientelari, anche di parenti stretti dei pubblici amministratori, non consentono di risolvere il contratto di appalto, anche di fronte alle più gravi ed eclatanti inadempienze: del resto, che fine farebbero i «parenti» assunti se il contratto di appalto dovesse risolversi?;

che la situazione, si ripete, è allarmante e richiede drastici interventi;

che pertanto lo scrivente, comunque, provvederà, nei modi di rito, ad informare l'autorità giudiziaria competente, stante il prolungato silenzio dei Ministri interrogati,

si chiede di conoscere:

1) quali provvedimenti siano stati adottati per impedire che, per il conseguimento di interessi privati, si consenta da anni una grave situazione inquinante;

2) quali provvedimenti si intenda adottare per la tutela della salute dei cittadini di Barletta;

3) se si sia a conoscenza del fatto che, con sperpero di denaro pubblico, in una città che aspira a diventare capoluogo di provincia, si continuano a rimpinguare le casse di una società che, insufficientemente, gestisce il servizio di igiene pubblica e non provvede per nulla alla manutenzione del verde pubblico;

4) quali provvedimenti si intenda adottare nei confronti di quel consiglio comunale che, nonostante la relazione della commissione di indagine (portata all'ordine del giorno del 24 e 25 ottobre 1988) continua, sistematicamente, a rinviare la discussione in attesa di una pretestuosa e dilatoria riunione dei capi dei gruppi politici.

(4-03345)

BUSSETI. - *Ai Ministri del bilancio e della programmazione economica e dell'ambiente.* - Premesso:

che la regione Puglia ha trasmesso in termini al Ministero del bilancio e della programmazione economica documentata istanza di ammissibilità ai finanziamenti FIO 1989 *ex* articolo 17 della legge n. 67 del 1988, relativa al progetto esecutivo (primo lotto - primo e secondo stralcio) per l'importo di lire 66 miliardi e mezzo, concernente interventi integrati nel bacino idrografico sui torrenti Camaggio e Ciappetta in agri di Barletta e Andria;

che gli stralci in questione hanno conseguito il voto favorevole del comitato regionale tecnico amministrativo pugliese sin dal 22 novembre 1988 (provvedimento n. 294), in coerente attuazione del voto favorevole espresso dallo stesso comitato il 10 febbraio 1988 a fronte del progetto generale, per l'importo complessivo dell'intervento pari a 230 miliardi;

che l'operazione proposta ha una elevatissima valenza sul versante della condizione sanitaria generale della comunità andriese (89.000 abitanti su 44.000 ettari di territorio comunale), giacchè comporta la ristrutturazione del canale cittadino, con ogni conseguente decisiva influenza sul riordino della rete di fogna nera che attualmente inquina il canale nel quale abusivamente riversa gran parte delle acque nere,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali valutazioni di fattibilità siano emerse presso i Ministri in indirizzo in ordine ai progetti indicati;

quali tempi tecnici essi prevedano siano necessari per la declaratoria definitiva di ammissibilità dei progetti al finanziamento FIO 1989.

(4-03346)

GAROFALO, MESORACA, TRIPODI. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che nella tarda serata di lunedì 1° maggio 1989 il maresciallo degli agenti di custodia Francesco Sansone è stato oggetto di un gravissimo attentato;

che il maresciallo è rimasto ferito in modo molto grave, al pari di uno dei suoi figli;

che l'attentatore o gli attentatori hanno dimostrato particolare efferatezza e ferocia sparando con la lupara contro la macchina nella quale il maresciallo Sansone viaggiava con tutta la sua famiglia;

che la tecnica chiaramente mafiosa dell'agguato rivela un allarmante salto di qualità nell'attività delle organizzazioni criminali nella città di Cosenza;

che il maresciallo Sansone è stato uno dei protagonisti delle controverse vicende che hanno ultimamente interessato il carcere di Cosenza;

che l'attentato ha esasperato la tensione già da tempo esistente fra gli agenti di custodia in servizio presso la casa circondariale cosentina,

gli interroganti chiedono di sapere:

quali siano i primi risultati delle indagini;

quali iniziative siano in corso o si intenda prendere per fronteggiare una possibile ripresa in grande stile delle organizzazioni criminali nella città di Cosenza;

se, al di là dei motivi che hanno portato all'attentato contro il maresciallo Sansone e la sua famiglia, non si rilevi la necessità di fare chiarezza fino in fondo sui fatti oscuri che si sono sviluppati intorno al carcere di Cosenza e che hanno fatto registrare prima l'assassinio del dottor Cosmai e poi la controversa vicenda del dottor Rizzo;

se non si valuti opportuna e necessaria una presenza a Cosenza del dottor Niccolò Amato che serva anche a comprendere meglio e a tentare di sciogliere il grave stato di disagio degli agenti di custodia.

(4-03347)

PERUGINI, DE CINQUE, MICOLINI, VETTORI, LAURIA, D'AMELIO, DONATO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* –

Per sapere se siano a conoscenza che la risposta al telefono, da parte delle persone addette ai Ministeri e agli enti pubblici, è diventata ormai ripetitiva e monotona: infatti, essa, normalmente così recita: «Il dottore... non è nella stanza», «Si trova in una riunione», «È già uscito», oppure «Non è ancora arrivato», «Provi a telefonare nel pomeriggio», eccetera. Tale comportamento, da non attribuire sempre alle persone addette, perchè la responsabilità è, spesso, dei loro diretti superiori, è la dimostrazione, purtroppo, della scarsa preparazione e della mancanza di sensibilità di coloro che dovrebbero assolvere, con la dovuta esemplarità, al delicato ruolo che viene loro assegnato, considerato che, di norma, la richiesta di colloquio telefonico con i preposti all'ufficio è motivata da ragioni di pubblico interesse, spesso non privo di urgenza. Non c'è dubbio che vi sono, in questa motivata denunzia, delle eccezioni, ed ecco perchè si ritiene che, proprio alla stregua delle eccezioni, che sono ben note ed apprezzate, occorre affrontare e correggere tutto ciò che deborda dalla regola generale.

Infine gli interroganti chiedono di sapere se il Presidente del Consiglio dei ministri non ritenga di promuovere un rapido accertamento e di riferire sulle iniziative intraprese.

(4-03348)