SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

23° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 NOVEMBRE 1984

Presidenza del Presidente SPANO

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Modificazione delle dotazioni organiche del personale con qualifiche direttive e dirigenziali delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni» **(940)**

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE ..... *Pag.* 28, 29, 32 e *passim*
AVELLONE, *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* 33, 35
BISSO *(PCI)* 37
COLOMBO Vittorino (V.), *(DC)* 28, 33, 35 e *passim*
GIUSTINELLI *(PCI)* ..... 28, 32, 33 e *passim*
LOTTI *(PCI)* ..... *Pag.* 38, 39
PACINI *(DC), relatore alla Commissione* 29, 38

«Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia» **(1009),** d'iniziativa dei deputati Battaglia ed altri; Roccelli ed altri; Marrucci ed altri; Forner ed altri; approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione* 2, 28
ANGELIN *(PCI)* 12
GRADARI *(MSI-DN)* 21
PACINI *(DC)* 27
PADULA *(DC)* 18

I lavori hanno inizio alle ore 15,05.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia» (1009), d'iniziativa dei deputati Battaglia ed altri; Roccelli ed altri; Marrucci ed altri; Forner ed altri; approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia», d'iniziativa dei deputati Battaglia, Medri, Dutto, Pellicanò, Arbasino, Arisio, Biasini, Castagnetti, Cifarelli, Da Mommio, Del Pennino, Di Bartolomei, Di Re, Ermelli Cupelli, Fusaro, Germanà, Gunnella, La Malfa, Martino, Monducci, Nucara e Poggiolini; Rocelli, Sacconi, Reggiani, Rognoni, Formica, Anselmi, Malvestio, Falcier, Fornasari, Botta, Alagna, Andò, Andreoli, Aniasi, Armellin, Astone, Balzamo, Balzardi, Bambi, Barbalace, Becchetti, Bianco, Bonferroni, Bonfiglio, Bosco Bruno, Briccola, Caccia, Casalinuovo, Coloni, Colzi, Comis, Conte Carmelo, Dal Maso, De Carli, Dell'Unto, De Rose, Di Donato, Felisetti, Ferrari Silvestro, Ferrarini, Fiandrotti, Fiorino, Fontana, Fortuna, Foschi, Foti, Franchi Roberto, Gangi, Garavaglia, Gitti, Intini, Labriola, La Ganga, La Russa, Lenoci, Lodigiani, Lucchesi, Manca Enrico, Mannino Calogero, Marianetti, Martelli, Marzo, Memmi, Menighetti, Mensorio, Mora, Napoli, Nenna D'Antonio, Orsenigo, Orsini Gianfranco, Paganelli, Pasqualin, Pellizzari, Perrone, Piermartini, Pillitteri, Piro, Potì, Quieti, Rebulla, Ricciuti, Rosini, Righi, Rubino, Ruffolo, Russo Ferdinando, Russo Giuseppe, Russo Raffaele, Sangalli, Santini, Santuz, Saretta, Sarti Adolfo, Scaglione, Seppia, Silvestri, Sinesio, Sodano, Sorice, Spini, Sullo, Tancredi, Tempestini, Testa, Tiraboschi, Vincenzi, Viscardi, Viti, Zambon, Zampieri, Zoppi, Zoso e Zuech; Marrucci, Napolitano, Alborghetti, Polesello, Strumendo, Boselli e Serri; Forner, Guarra e Boetti Villanis Audifreddi; già approvato dalla Camera dei deputati e sul quale io stesso riferirò alla Commissione.

Più di dieci anni fa, in seguito ad una serie di disastrose alluvioni e sull'onda di una campagna di opinione di ampia risonanza a livello nazionale e internazionale, veniva varata la legge n. 171 del 1973, detta «legge speciale» per Venezia. Si trattava, allora, di un'assunzione solenne, da parte del legislatore italiano, dell'impegno di salvaguardare Venezia e la sua laguna, di tutelarne l'equilibrio idrogeologico, di preservarne l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e delle acque, di assicurarne la vitalità socio-economica.

Cercare di comprendere i motivi per i quali l'intervento di allora non è stato risolutore dei problemi di Venezia, che anzi si sono in parte acutizzati ed aggrovigliati, vuol dire anche valutare l'idoneità delle nuove misure che oggi si rendono necessarie.

Il sistema di vincoli e controlli introdotto nel 1973 ed immaginato come temporaneo ha complicato sensibilmente l'attività di recupero edilizio e di semplice restauro da parte dei singoli proprietari di immobili, mentre non veniva attuata l'approvazione del piano comprensoriale e degli altri necessari strumenti programmatori previsti dalla legge.

Queste lentezze, congiunte al ritardo con cui si è provveduto alla costituzione di Edilvenezia, hanno di fatto bloccato l'attività edilizia e quindi il mercato degli immobili con le conseguenze che tutti conosciamo, della espulsione dei cittadini meno abbienti verso la terraferma e la lenta trasformazione di Venezia in una città abitata stabilmente e prevalentemente solo da albergatori e commercianti.

Ma il problema irrisolto del recupero edilizio non è certo il solo, nè forse il più grave.

Il deterioramento ambientale della laguna veneziana testimonia, infatti, la rottura di un equilibrio idrogeologico, su cui si è retta per secoli la vita della laguna. Di qui il carattere di assoluta urgenza di piani per il disinquinamento delle acque, per il contenimento dell'inquinamento di origine agricola e l'eliminazione di quello atmosferico.

In questo contesto si inquadra naturalmente il problema-simbolo di Venezia, quello dell'acqua alta, per il quale le difficoltà tecniche di risoluzione si sono spesso accavallate con quelle relative alla definizione delle competenze, altro punto ricorrente in negativo negli interventi sin qui tentati a favore di Venezia.

Sui problemi di natura tecnico-ingegneristica, infatti, si innestano per Venezia altre difficoltà, attinenti la consistenza dei finanziamenti e la loro disponibilità, e il groviglio delle competenze.

In ordine al primo punto, va osservato che le lentezze hanno determinato una sostanziale corrosione dei fondi previsti dalla legge n. 171 del 1973 ed oggi, praticamente, esauriti. Per quanto riguarda le competenze, mentre la legge del 1973 disponeva che Stato, Regione ed enti locali provvedessero al perseguimento della salvaguardia della laguna e di Venezia, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, il mancato coordinamento ed i conflitti che ne sono nati non solo hanno ritardato l'esecuzione di opere e progetti, ma si sono riversati in maniera del tutto negativa su una situazione socio-economica già in gravi difficoltà, paralizzando e deprimendo ulteriormente il tessuto produttivo della città (con alti tassi di disoccupati e di cassintegrati).

In un convegno, organizzato proprio un anno fa alla Fondazione Cini, si sono ascoltate, accanto ad analisi apocalittiche e disperate (forse giustificate dall'esperienza del passato) che prevedono per Venezia un futuro comunque di morte sotto il profilo economico, sociale e culturale, se non sotto quello fisico, anche parole stimolanti e positive.

Non a caso, infatti, il titolo del convegno era «Venezia, città dell'innovazione», e si è tentato – in questa sede – di individuare, non senza ricchezza di argomentazioni, la fine di uno sviluppo per singoli fattori e per poli e l'avvio di una fase di crescita centrata sull'integrazione territoriale con le realtà contigue: in questa prospettiva si ritiene che il terziario avanzato possa restituire a Venezia una notevole capacità produttiva, grazie all'applicazione di tecnologie innovative, di cui Venezia dovrebbe divenire centro propulsore e modello.

Certo, non è facile abbandonarsi ad ottimistiche e futuribili previsioni, pensando che la città di Venezia, dal 1975 ad oggi, ha perso, nel solo settore industriale, 15 mila posti di lavoro e ha quintuplicato la Cassa integrazione. Ma è tuttavia doveroso sforzarsi di immaginare e programmare un futuro di crescita economica e sociale, oltrechè naturalmente di salvaguardia culturale ed ambientale, se si vuole che Venezia sia salva, non solo nei suoi monumenti, ma anche nella sua vita di città e non finisca sotto una campana di vetro come città museo.

Il presente disegno di legge trova i suoi motivi ispiratori ed informatori nell'esigenza improcrastinabile di stabilire in via definitiva le condizioni indispensabili per poter procedere all'attuazione coordinata degli interventi finalizzati alla salvaguardia ed alla rivitalizzazione socio-economica di Venezia e della sua laguna.

Ricordo in particolare, a tale proposito, che le complesse e ben note problematiche, originate dalla necessità di tutelare il territorio lagunare e di ricondurre l'immagine della città di Venezia sotto contorni più corrispondenti al ruolo da essa tradizionalmente svolto sul piano nazionale ed internazionale, hanno formato oggetto, nel recente passato, di numerose iniziative governative, parlamentari e degli enti locali, aventi quale punto di riferimento immediato le disposizioni della legge n. 171 del 1973, ovverosia la più recente «legge speciale per Venezia». Per effetto di tali impegni è stato quindi possibile avviare, ed in parte concludere, significativi interventi di risanamento e comunque procedere ad un'ampia elaborazione e comprensione delle complesse e delicate tematiche da promuovere e delle gravi questioni di carattere fisico ed ambientale da superare.

Queste iniziative, peraltro, considerate l'insufficienza degli strumenti operativi utilizzati, l'inadeguatezza dei mezzi di spesa autorizzati e la peculiarietà della situazione socio-economica affrontata, non sono riuscite ad apportare integrale soddisfazione a quel problema di preminente interesse nazionale che è ormai rappresentato, nelle varie sfaccettature in cui esso si concreta, dalla salvaguardia di Venezia e del territorio lagunare.

Considerate, pertanto, l'urgenza, la rilevanza e la complessità del fenomeno da affrontare, si è provveduto ad elaborare, attraverso il confronto ed avvalendosi del contributo delle più recenti iniziative legislative presentate alla Camera, il disegno di legge che, approvato alla Camera dei deputati in Commissione in sede legislativa, nella seduta del 3 ottobre, è ora al nostro esame. Il provvedimento nasce, quindi, come ho già accennato, da una approfondita rimeditazione delle diverse tematiche oggetto d'indagine e delle finalità da perseguire nell'immediato futuro; e ciò nell'attenta considerazione, oltre che dei differenti contributi recentemente promossi sul tema, altresì delle specifiche risoluzioni espresse dalla Commissione lavori pubblici della Camera nella seduta del 27 ottobre 1983; il tutto, infine, attraverso un continuo processo di analisi critica delle esperienze compiute nella realizzazione di quanto disposto dalla citata legge n. 171 del 1973.

Presupposto informatore del provvedimento è, inoltre, anche la maturata consapevolezza dell'inadeguatezza della previsione di spesa, contenuta al riguardo nella tabella C della legge finanziaria 1984,

rispetto al reale, rilevante fabbisogno imposto dalla realizzazione degli obiettivi perseguiti.

Tale circostanza ha, quindi, determinato la necessità di procedere, in primo luogo, ad una revisione della suddetta previsione di spesa, in funzione della proiezione triennale degli interventi che si è inteso promuovere e tenendo conto, altresì, degli indirizzi assunti dal Parlamento in ordine alle manovre finanziarie, che interessano il paese nell'attuale fase politica.

Inoltre, sulla base della più profonda conoscenza maturata in virtù delle recenti esperienze, si è acquisita consapevolezza dell'impossibilità di elaborare una rigida predeterminazione e programmazione dei compiti proposti, dal momento che la definizione delle modalità, dei termini e dei contenuti degli interventi s'inserisce in una successione di fasi sperimentali, di studi e di ricerche che si intrecciano tra loro, destinati a perferzionarsi in virtù delle continue sollecitazioni dell'esperienza.

A seguito di questa considerazione, e forti della convergenza acquisita in un ampio arco di forze culturali, scientifiche, sociali e politiche, si è quindi inteso impostare con il presente disegno di legge le linee direttive e le soluzioni propositive di fondo per l'attuazione degli interventi volti al recupero architettonico, urbanistico, ambientale ed economico del territorio lagunare. A tale riguardo è risultata poi imprescindibile l'esigenza di ripartire l'affidamento e l'esecuzione degli interventi in ragione delle specifiche competenze dello Stato e degli altri enti territoriali, tenendo altresì adeguato conto dell'ulteriore pressante necessità di consentire l'accelerazione e lo snellimento delle procedure concernenti gli studi, le progettazioni, le sperimentazioni e le realizzazioni volte al controllo dell'equilibrio idrogeologico della laguna ed al recupero del patrimonio edilizio.

Sulla base delle considerazioni esposte si è venuto quindi configurando, nel meditato confronto di tutte le diverse indicazioni e suggerimenti addotti in tema, l'articolato del presente disegno di legge, che sinteticamente richiamo alla vostra attenzione.

A) Con i primi due articoli viene autorizzata e ripartita tra i diversi organismi interessati ed in funzione degli obiettivi perseguiti la spesa complessiva di 600 miliardi, in ragione di 200 miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari 1984, 1985, 1986.

B) All'articolo 3 si è invece operata la ripartizione della somma complessiva di lire 341,5 miliardi destinata ad interventi di competenza dello Stato.

Si deve tenere presente al riguardo, ancora una volta, che la destinazione dei fondi stanziati secondo le specifiche voci individuate nel testo della norma è stata operata, in primo luogo, nella considerazione dei risultati ottenuti dagli studi e dalle esperienze realizzate susseguitesi nel corso degli ultimi anni.

Ed in effetti è ormai divenuto evidente come il cospicuo processo degenerativo in atto nell'ecosistema lagunare tenda a sovvertirne progressivamente le caratterizzazioni specifiche, con la conseguenza della continua insorgenza di evenienze dannose per l'intero territorio e per i centri abitati.

Al fine di permettere l'arresto e l'inversione di tale stato di degrado è apparso pertanto indispensabile definire un quadro complessivo ed

organico di interventi fondato sulla consapevolezza della imprescindibile esigenza di coordinazione tra gli stessi.

Pertanto, nel rispetto delle indicazioni contenute nel voto n. 201/1982 del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sono stati innanzi tutto previsti e finanziati sia gli interventi di natura conoscitiva, progettuale ed esecutiva, diretti al riequilibrio idrogeologico del bacino lagunare ed all'arresto ed inversione del suo processo di degrado, sia quelli ulteriori indispensabili per realizzare l'attenuazione dei livelli delle maree in laguna, al fine di porre al riparo gli insediamenti urbani dalle «acque alte» eccezionali, sia, infine, quelli diretti all'intercettazione, con sbarramenti manovrabili, delle maree di rilevante livello e frequenza, da realizzarsi alle «bocche di porto», cioè ai varchi tra mare e laguna.

Individuati, poi, gli ulteriori essenziali obiettivi verso cui dovrà tendere l'azione statale, si è altresì ritenuto, sulla base delle indicazioni avanzate e delle esperienze acquisite, di dover dare collocazione distinta alla necessità di svolgere nuovi studi su tali problematiche già evidenziate. A tal fine si sono destinati alla lettera *L*) fondi specifici per uno studio di fattibilità, da elaborare alla stregua delle indagini già operate, in ordine alle opere necessarie per l'eliminazione del trasporto navale in laguna del petrolio e dei suoi derivati, per l'adeguamento dei livelli di profondità dei canali di transito, nonchè per l'apertura delle valli di pesca, fermo restando che in caso di esecuzione di lavori gli stessi trovano copertura nelle previsioni di cui alla lettera *A*) del medesimo articolo.

Nel secondo comma dell'articolo, per un necessario coordinamento ed opportuno ripensamento delle previsioni della legge 16 aprile 1973, n. 171, si è poi ritenuto di escludere l'applicazione agli interventi di competenza statale del dettato degli articoli 6 e 12 della legge citata, nella considerazione che le precise attribuzioni della Commissione di salvaguardia, da quelle norme disposte, non appaiono compatibili con le esigenze di speditezza che presiedono all'attuazione degli interventi in questione, anche in ragione dell'assoluta urgenza ed indilazionabilità degli stessi.

Con la stessa finalità è apparso infine indispensabile assicurare all'amministrazione centrale strumenti operativi che consentano di ottenere la massima efficienza, rapidità e continuità nell'esecuzione degli interventi prestabiliti.

Si è reputato, quindi, di far ricorso all'istituto della concessione, disciplinato dalla legge n. 1139 del 1929, operando peraltro sul punto una fondamentale distinzione.

Considerato, infatti, l'imprescindibile nesso di coordinamento progettuale ed esecutivo sussistente tra gli interventi indicati alle lettere *a*), *c*), *d*), *l*), si autorizza il competente Ministero ad affidare in forma unitaria l'attuazione delle complesse incombenze, in quelle sedi delineate, individuando nel contempo nella trattativa privata il meccanismo maggiormente opportuno per procedere al perfezionamento del rapporto concessorio; e ciò a motivo dell'estrema delicatezza e specificità delle realizzande opere, le quali impongono l'individuazione di un interlocutore altamente affidabile dal punto di vista imprenditoriale e tecnico-scientifico.

Questo *iter* operativo non appare invece indispensabile per la realizzazione degli ulteriori interventi previsti nell'articolo 3 dal momento che ad essi non afferiscono, se non in misura ridotta, le pressanti esigenze dianzi richiamate.

Con prescrizione contenuta peraltro nel successivo articolo 4, si assegna al Ministero dei lavori pubblici, quale attributo delle specifiche competenze in materia, il compito di definire le modalità e le forme di controllo sull'attuazione delle opere affidate in concessione.

Nella considerazione che al raggiungimento delle generali finalità perseguite con il presente provvedimento concorrono, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, lo Stato, le Regioni e gli enti locali e che si rivela pertanto imprescindibile l'esigenza di un'accorta mediazione equilibratrice nell'attività di tali organismi, è stata inserita la disposizione di cui all'articolo 4, il quale prevede l'istituzione di un apposito comitato che, per la sua specifica composizione, possa garantire opportunamente il perseguimento delle finalità e dei compiti delineati nel provvedimento all'esame.

In coerenza a questa direttiva sono state poi individuate le attribuzioni del comitato nei compiti di coordinamento, indirizzo e controllo della attuazione degli interventi previsti dalla presente legge, con la ulteriore facoltà di suggerire un'eventuale nuova ripartizione dei fondi stanziati in ragione di particolari esigenze che dovessero manifestarsi. Nella medesima ottica si è poi ritenuto che lo stesso organismo dovesse essere chiamato a soddisfare l'ulteriore esigenza di rappresentare un collegamento stabile con il Parlamento, in maniera tale da rendere partecipe quest'ultimo del progressivo stato di attuazione degli interventi e conseguentemente delle necessità finanziarie relative alle successive fasi degli stessi.

Da ultimo è previsto che le funzioni di segreteria del comitato vengano svolte dalla struttura del Magistrato alle Acque, nell'intendimento di assicurare all'organismo adeguato sostegno tecnico-operativo, senza creare nuovi organismi con relativi aggravi di spesa incompatibili con l'indirizzo generale della politica economica perseguita dal Parlamento.

All'articolo 5 sono invece indicati gli interventi di competenza regionale, puntualizzati essenzialmente sull'esecuzione di opere acquedottistiche, di impianti depurativi e ristrutturazione dell'ospedale dei SS. Giovanni e Paolo.

Nell'ultimo comma è poi stabilita, nel rispetto delle varie competenze in materia e delle esigenze di cui è garante il comitato contemplato nel precedente articolo, la procedura da adottarsi per un'eventuale ripartizione delle somme stanziate.

Gli interventi di competenza dei comuni di Venezia e Chioggia, indicati all'articolo 6 e comunque meglio delineati nelle norme successive, trovano la propria ragione ispiratirce nella necessità di garantire integrale soddisfazione a quella che rappresenta una delle finalità precipue della legge, vale a dire il risanamento urbanistico ed edilizio dei centri cittadini e degli insediamenti lagunari.

Al fine di consentire un pronto e regolare espletamento dei compiti individuati viene in particolare stabilito, al quarto comma dell'articolo 6, che la somma complessiva a tale proposito autorizzata venga iscritta

nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per essere poi da questo assegnata ai comuni di Venezia e di Chioggia sulla base dei programmi elaborati per la concreta attuazione degli interventi.

Sempre allo scopo di garantire una funzione equilibratrice tra i diversi organismi interessati è prescritta la necessità di interpellare il comitato di cui al precedente articolo 4 prima di procedere ad un'eventuale diversa utilizzazione delle assegnazioni annuali ovvero ad una diversa ripartizione dello stanziamento complessivo.

Il successivo articolo 7 contempla la soppressione, in quanto ritenuto non più attuale, del comitato tecnico-scientifico di cui al secondo comma dell'articolo 8 della legge n. 171 del 1973, e l'autorizzazione al Magistrato alle Acque ad assumere, anche in deroga alle vigenti disposizioni, il personale già previsto da precedenti norme, maggiorato di complessive 15 unità.

L'articolo 8, nello specificare più partitamente le attività contemplate dal precedente articolo 6, lettera *a*), autorizza i comuni di Venezia e Chioggia a realizzare una gamma di interventi più vasta e puntuale di quelli sino ad ora previsti, anche al fine di ovviare agli inconvenienti manifestatisi nell'applicazione della legge n. 171 del 1973.

Si tende, infatti, in questo modo a perseguire compiutamente l'obiettivo specifico della conservazione e ristrutturazione del patrimonio immobiliare comunale; e ciò rispettando altresì integralmente la conseguenziale ed indissolubile esigenza di provvedere all'apprestamento delle sedi sostitutive da destinare a residenza ed alle attività socio-economiche nelle more del compimento delle attività di restauro e risanamento.

Al fine di garantire, poi, adeguati strumenti operativi e procedure attuative di sollecito espletamento, si consente da un lato il ricorso all'agile regime concessorio e dall'altro la facoltà di acquisire gli immobili necessari mediante trattativa privata, con l'esonero, per tali acquisizioni, dal pagamento dell'INVIM, dell'imposta di registro, dei diritti catastali e delle imposte ipotecarie.

È stata infine altresì prevista la realizzazione degli interventi necessari per una diversa sistemazione del personale dipendente del Ministero della difesa, attualmente residente nell'ambito dell'Arsenale di Venezia, mentre si è ritenuto opportuno confermare esplicitamente le disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 17 novembre 1973, n. 791 (sugli interventi di restauro e risanameno conservativo sul territorio lagunare) in ordine sia alla occupazione temporanea ed espropriazione delle aree e degli edifici interessati dagli interventi che alle competenze specifiche delle aziende a prevalente partecipazione pubblica, concessionarie dei Comuni ai sensi e per gli effetti della legge speciale per Venezia.

Con gli articoli 9 e 10 sono dettate disposizioni atte a consentire l'opportuna tutela degli immobili di interesse artistico e storico siti nei comuni di Venezia e Chioggia, secondo quanto stabilito dalle legge 1° giugno 1939, n. 1089.

Le previsioni della predetta legge sono state peraltro integrate prevedendo altresì un controllo delle Amministrazoni comunali sui trasferimenti a titolo oneroso, nonchè la facoltà delle medesime

amministrazioni di sostituirsi al Ministro competente in caso di rinuncia dello stesso all'esercizio del diritto di prelazione contemplato dalla citata legge n. 1089 del 1939.

All'articolo 11 si è provveduto a ridefinire, dopo ampio e meditato raffronto delle diverse indicazioni addotte in argomento e nel rispetto delle proposizioni fondamentali contenute nel citato decreto del Presidente della Repubblica n. 791 del 1973, il sistema di assegnazione dei contributi agli aventi diritto, in relazione agli interventi sul patrimonio immobiliare privato.

In tal senso è stato pertanto elevato il contributo in conto capitale sino all'8 per cento della spesa ritenuta ammissibile, mentre è stato introdotto il contributo in conto interessi sui mutui da contrarre, consentendone l'erogazione sulla base della particolare qualità degli interventi ovvero dello stato di conservazione degli immobili.

È stata poi prevista la possibilità, in mancanza del consenso di tutti i proprietari interessati, dell'intervento sostitutivo del Comune per lavori relativi ad unità edilizie appartenenti a più titolari, mentre si è subordinata la concessione di tutti i contributi indicati al preciso impegno, da parte dei proprietari, ad assicurare l'integrale osservanza di tutte le disposizioni intese a consentire il soddisfacimento delle generali finalità perseguite dalla presente legge.

Il successivo articolo 12, nel proseguire l'esposizione dettagliata delle modalità attuative degli interventi di competenza comunale, contempla, sempre al fine di garantire l'agilità e l'efficacia degli strumenti operativi, il ricorso all'istituto della concessione per la progettazione e per la realizzazione delle opere di urbanizzazione delle aree da destinare ad insediamenti produttivi, nonchè le modalità per l'assegnazione di dette aree ed aziende, società o consorzi.

La considerevole esigenza di rendere più spedita l'attuazione degli interventi di competenza dei Comuni e delle aziende normativamente indicate quali loro concessionarie suggerisce, all'articolo 13, di esentare tali interventi dall'applicazione della disciplina relativa ai piani di comparto ed all'autorizzazione della commissione di salvaguardia, di cui agli articoli 6 e 13, n. 2, della legge n. 171 del 1973.

La meditazione critica operata, a tale proposito, in relazione alla concreta attuabilità dei dettami della legge n. 171 del 1973, infatti, ha condotto a ritenere che le complesse e macchinose procedure ivi descritte non possano rivelarsi compatibili con l'indeclinabile necessità di perseguire il soddisfacimento degli obiettivi delineati mediante l'attivazione di meccanismi operativi sufficientemente rapidi ed efficaci.

Con lo stesso fine si sono poi inserite le disposizioni di cui al secondo e terzo comma dell'articolo 13, volte a sollecitare l'emanazione degli ulteriori pareri, autorizzazioni e nulla-osta, necessari per la definizione dei progetti relativi agli interventi in questione.

L'articolo 14, relativo alle competenze ed alla composizione della commissione di salvaguardia, è stato riformulato a seguito della determinazione di sottrarre all'autorizzazione di tale organo gli interventi dello Stato e dei comuni di Venezia e Chioggia, come delineato ai precedenti articoli 3 e 13 della legge.

Le ulteriori previsioni di cui all'articolo 14 rispecchiano, comunque, adeguatamente le finalità che hanno presieduto all'istituzione dell'organo in parola, mentre non si reputa di dover trascurare neppure la problematica relativa alla composizione della commissione, che risulta invariata da oltre dieci anni.

A tale proposto si è previsto il rinnovo dei membri nominati dagli enti locali e la specifica facoltà di procedere alla costituzione di due sottocommissioni, al fine di consentire il disbrigo degli affari di minore importanza.

L'articolo 15 concerne poi la concessione gratuita novantanovennale di alcuni immobili demaniali, attualmente non utilizzati, ai comuni di Venezia e Chioggia, anche in sostituzione della prevista vendita della caserma di Cornoldi che è tuttora utile all'amministrazione della difesa. La concessione è, peraltro, subordinata alla presentazione da parte dei Comuni di progetti di recupero, di restauro e di risanamento conservativo.

All'articolo 16 è stata inserita una opportuna previsione circa i criteri di individuazione delle aree necessarie alla discarica dei materiali di risulta delle demolizioni di opere edilizie effettuate in Venezia, Chioggia e nella laguna, nonchè una ulteriore prescrizione di carattere tecnico, dettata da ragioni di tutela delle condizioni igieniche, relativa ai procedimenti di depurazione delle acque di fognatura.

Gli articoli successivi, nell'intento di favorire il rilancio delle attività economiche del territorio lagunare, contemplano invece specifici incentivi al riguardo, in piena sintonia peraltro con le esigenze di salvaguardia ambientale e di prevenzione degli inquinamenti.

In tale prospettiva si è quindi tenuto conto tra l'altro dell'attuale crisi gestionale dello scalo portuale, prevedendo la concessione di un contributo straordinario al Provveditorato al porto di Venezia per il ripianamento del disavanzo di gestione e subordinando tale erogazione alla definizione di piani finanziari volti al riequilibrio e rilancio delle unità del porto.

Gli articoli 18 e 19 contemplano, inoltre, specifici incentivi per la conversione di aziende esistenti nel territorio lagunare e per il sostentamento di attività di lunga tradizione e di preminente valore storico, culturale ed economico, quale la produzione vetraria murarese. E ciò, altresì, nella opportuna considerazione dell'esigenza di garantire la tutela dell'ambiente e lo sviluppo di un apparato produttivo efficiente e qualificato anche nel settore terziario.

Allo scopo di consentire, poi, un tempestivo espletamento delle attività previste dalla legge, l'articolo 20, a modifica di quanto stabilito dalle vigenti disposizioni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, autorizza l'utilizzazione, fino al 31 dicembre 1985, dei fondi già iscritti in bilancio e non impegnati alla data del 31 dicembre 1984.

Infine con l'articolo 21 si dispone che agli ulteriori fabbisogni necessari per la salvagurdia di Venezia e della sua laguna, si provvederà con apposite norme da inserire, a decorrere dall'esercizio 1987, nella legge finanziaria, mentre all'articolo 23 vengono indicati i meccanismi di natura contabile da adottare per far fronte agli oneri finanziari derivanti dalla attuazione della legge.

Il testo del disegno di legge costituisce, a mio avviso, lo strumento per sbloccare la situazione e passare all'azione concreta. Su questo testo dovrebbe poter convergere la posizione di ogni parte politica consenziente con gli obiettivi della salvaguardia di Venezia, al di fuori di maggioranze e schieramenti precostituiti, nella consapevolezza che Venezia costituisce un problema di preminente interesse nazionale.

La rapida ricognizione delle soluzioni proposte consente di affermare che il testo licenziato dalla Camera costituisce uno strumento adatto per colmare le lacune degli interventi del passato e avviare una fase di intervento più razionale, coordinata ed efficace.

La dotazione finanziaria, ancorchè limitata, appare adeguata nella misura di 600 miliardi da spendere in tre anni. Con l'esperienza della citata legge n. 171 abbiamo visto che il problema è consistito più nell'incapacità di spesa che nell'esiguità dei fondi.

La soluzione scelta sia in sede di ripartizione dei fondi (oltre la metà andranno ad interventi di diretta competenza dello Stato, volti a favorire il riequilibrio idrogeologico dell'area lagunare) sia per quanto riguarda la costituzione del comitato per Venezia sembra favorire il superamento di quella sovrapposizione e di quell'intreccio di competenze, che sfociavano in paralisi decisionale ed operativa, all'origine del parziale risultato dei precedenti interventi.

Ma più di ogni altra cosa mi sembra opportuno sottolineare come la nuova legge non debba rimanere una scatola vuota, ma debba essere accompagnata da una serie di azioni di promozione che esulano dal momento legislativo ma che costituiscono il necessario contorno, la necessaria propulsione all'efficacia della legge.

Mi riferisco alla necessità di favorire ed incoraggiare (anche attraverso la leva fiscale) l'azione dei comitati stranieri, delle associazioni dei gruppi e dei privati dirette al risanamento ed al restauro dei beni monumentali, ed all'esigenza di dare impulso anche all'edilizia di recupero minore, oltre che a quella monumentale.

Mi riferisco ancora ad un'accorta politica, da parte degli enti locali e pubblici, per richiamare a Venezia centri di ricerca di imprese e di università, sedi di pensiero e di riflessione dall'Italia e dall'estero per favorire una rinascita non legata alla monocultura del turismo.

Mi riferisco alla necessità di promuovere ed agevolare in ogni sua manifestazione l'associazionismo e collegarne strettamente l'attività e le finalità con le politiche pubbliche di recupero della città ad un migliore equilibrio ambientale, sociale ed economico.

Non mancano, per quanto riguarda il testo del disegno di legge al nostro esame, sollecitazioni da parte di organismi per alcune modifiche parziali, che sono anche giustificate.

Voglio concludere sottolineando che accanto alla necessità di fare una buona legge - ed il testo unitario costituisce un provvedimento efficace, che non ripercorre gli errori del passato e si muove in una logica più moderna e meno macchinosa - accanto a questa primaria necessità ce n'è un'altra altrettanto pressante, di intervenire con urgenza.

Un aspetto fondamentale, infatti, è costituito dalla continuità dell'intervento, soprattutto sotto il profilo finanziario: se il testo non venisse approvato rapidamente si rischierebbe che anche le positive

esperienze avviate, sia pure con fatica, in questi anni, vengano vanificate e che si debba ancora una volta ricominciare da capo.

Solo che, per Venezia, questa volta potrebbe essere troppo tardi.

Dichiaro aperta la discussione generale.

ANGELIN. Signor Presidente, desidero dirle che condivido l'impostazione della sua relazione in particolar modo per il rilievo da lei dato ai problemi di Venezia e per il rapporto evidenziato fra il provvedimento all'ordine del giorno e i problemi della città.

Questo provvedimento legislativo che stiamo esaminando e per il quale ci accingiamo ad esprimere approvazione, si presenta come una necessità per poter continuare nell'opera rivolta alla «salvaguardia di Venezia e della sua laguna», che, come è stato ricordato, la legge n. 171 del 1973 dichiarava problema di preminente interesse nazionale.

Si tratta cioè di un provvedimento necessario per poter continuare nell'opera rivolta a garantire la sicurezza fisica di Venezia, la rivitalizzazione sociale ed economica dell'area, il riequilibrio ecologico della laguna, il recupero dei centri storici. Questa nuova legge si è resa inoltre necessaria per poter utilizzare, e corrispondere così al bisogno della città, gli stanziamenti decisi con la legge finanziaria per il 1984, che consistono in 200 miliardi l'anno, proiettati fino al 1986.

Questa nuova legge, tuttavia, si è presentata e si presenta anche per noi come occasione per modificare alcune norme stabilite dalla legge n. 171 del 1973, che hanno dimostrato particolari difficoltà applicative.

Nell'operare le correzioni della legge speciale per Venezia, si tiene sufficientemente conto delle esperienze compiute dai diversi soggetti pubblici impegnati nell'opera di salvaguardia; si tiene conto delle difficoltà incontrate nella gestione di questa legge e si utilizzano anche in modo molto positivo certe indicazioni date dal Consiglio comunale di Venezia.

Sottolineo inoltre che l'urgenza di definire la legge per «nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia» deriva in particolare dal fatto che sono esauriti i finanziamenti previsti dalla legge del 1973 per tanti settori di intervento. Questo dato risulta anche da una relazione del Ministero dei lavori pubblici nella quale viene rilevato che gli unici fondi non utilizzati sono quelli relativi alla conversione delle aziende industriali di Porto Marghera e che tale fatto è dovuto alla particolare complessità delle procedure previste per accedere ai contributi. Può dunque essere sottolineato il fatto che con la legge attuale non ci si limita a rifinanziare la legge speciale del 1973, la quale invece viene modificata in diverse parti, mentre va anche rilevato a mio avviso che vengono confermati gli obiettivi generali dell'intervento per Venezia e Chioggia, obiettivi relativi alla salvaguardia fisica dei centri storici, alla rivitalizzazione economica del comprensorio, al risanamento ambientale e al ripristino dell'equilibrio ecologico compromesso da inquinamento di origine industriale, urbano e agricolo, al restauro conservativo di edifici monumentali e di beni storici ed al recupero dell'edilizia abitativa.

Con questo provvedimento mi sembra che vengano definite con più precisione, rispetto alla legge del 1973, le competenze dei diversi soggetti pubblici interessati e vengano definiti meglio anche i rispettivi

campi di intervento e le ripartizioni dei finanziamenti per i diversi tipi di opere. Sono elementi di precisione che derivano anche dall'esperienza.

Gli interventi già compiuti, da parte dello Stato, della regione Veneto e dei Comuni, sono stati coerenti con gli obiettivi generali, prima ricordati.

Ed alcuni risultati sono stati anche conseguiti ma ciò che va sottolineato, secondo il mio parere, non è tanto il bilancio positivo, che possiamo pure registrare per l'esperienza comune compiuta negli anni trascorsi, quanto che è ancora grande lo scarto tra ciò che è stato fatto e ciò che ancora rimane da fare per raggiungere risultati soddisfacenti. Sono state anche notevoli le difficoltà incontrate nell'applicazione della legge speciale.

Mi riferisco in particolare, per quest'ultimo verso, alle questioni relative al risanamento dell'edilizia abitativa e a quello riguardante gli interventi nelle bocche di porto per regolare i livelli di marea in laguna ed evitare le acque alte. In quest'ultimo caso non si tratta solo di procedure per gli appalti, come qualcuno ha sostenuto in altre occasioni, ma in primo luogo di problemi di natura scientifica e tecnica molto complessi che dovevano essere risolti per avviare l'intervento richiesto nelle bocche di porto.

La stessa dimensione del finanziamento complessivo considerato necessario per la regolazione delle maree costituisce un problema reale in quanto la legge attuale prevede un intervento sperimentale. Oltre ai finanziamenti previsti dalla legge attuale, può essere ipotizzato un fabbisogno ulteriore di alcune migliaia di miliardi per gli anni successivi. Ho voluto richiamare questo aspetto perchè si tratta di interventi che non potranno essere sospesi e interrotti lasciando in laguna, per tempi più o meno lunghi, manufatti incompleti. Come ha affermato prima il Presidente di questa Commissione nella sua relazione, c'è bisogno di continuità, dal passato al presente, dal presente al prossimo futuro e ad un futuro più lontano fino al completo raggiungimento degli scopi contenuti nel disegno di legge su Venezia, i quali consistono nella salvaguardia e nel risanamento. Per questa ragione, proprio per tener presente il bisogno di continuità, la legge attuale, all'articolo 21, stabilisce che altri finanziamenti per la salvaguardia di Venezia verranno fissati con la legge finanziaria a partire dall'esercizio 1987.

Vi sono interventi che rientrano nelle competenze dello Stato, delle Regioni e dei Comuni, per realizzare i quali non sono necessarie norme legislative speciali ma servono finanziamenti. Mi riferisco in particolare ai programmi del Magistrato alle Acque per i corsi d'acqua interni; ai programmi del Genio civile, concernenti opere marittime per rafforzare le difese a mare e per le infrastrutture portuali; ai programmi per il restauro degli edifici storici e di uso pubblico; alla sistemazione di ponti e fondamenta dei canali interni alla città; alle opere per il disinquinamento della laguna dagli scarichi industriali e a quelle di urbanizzazione primaria.

Tra le opere da avviare e realizzare in tempi brevi (ciò lo devo proprio sottolineare), un valore di eccezionale rilievo assumono quelle indicate nel progetto di fattibilità per le bocche di porto approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 27 maggio 1982. Ho voluto

mettere in particolare evidenza questo aspetto del complesso problema degli interventi per la salvaguardia di Venezia perchè si tratta di compiere un passaggio molto importante: dagli studi, dalla progettazione e dalla sperimentazione su modelli (quello matematico e quello fisico) all'avvio di interventi concreti nelle bocche di porto secondo un metodo, confermato nell'articolo 3 del disegno di legge al nostro esame, che prevede il carattere sperimentale graduale e reversibile degli interventi stessi, i quali dovranno garantire l'unità del sistema lagunare, assicurarne la navigabilità e quindi la funzione portuale e consentire il ripristino dell'equilibrio ecologico. Una parte infatti rilevante dei finanziamenti previsti dalla legge è riservata a questi interventi, particolarmente complessi, originali e vorrei dire unici per il nostro paese.

Si tratta di avviare con questa prossima fase l'esecuzione del primo lotto delle opere sperimentali nelle bocche di porto per la regolazione delle maree. Gli onorevoli colleghi sapranno già che è stata stipulata una convenzione tra il Magistrato alle Acque e il «Consorzio Venezia nuova», secondo procedure diverse da quelle generali per gli appalti delle opere pubbliche per realizzare un'opera straordinaria ed eccezionale, per la sua tipicità ed anomalia rispetto a quelle che di consueto si praticano nel nostro paese.

Quindi ciò che intendo sottolinere è che l'intervento nelle bocche di porto è un momento decisivo di tutto lo sforzo per la salvaguardia di Venezia, il quale dovrà essere attentamente seguito, proprio nel corso della sua esecuzione, per gli effetti che potrà avere sulla vita della laguna.

Questi interventi sulle bocche di porto a loro volta ne richiedono altri in via preliminare e sono opere che costituiscono la condizione per poter poi intervenire a regolare e a ridurre il flusso di marea. Si tratta in particolare del ripristino dei fondali dei canali e dell'ampliamento dell'area di espansione della marea in laguna (liberando una parte delle aree già ripristinate e aprendo le valli di pesca, adottando sistemi che consentano nello stesso tempo il mantenimento dell'ittiocoltura, che rappresenta una produzione molto importante in quell'area).

Essenziale è l'opera di disinquinamento della laguna sconvolta nel suo equilibrio ecologico. Non si può ridurre la dinamica, mutare il rapporto tra laguna e mare, intervenendo nelle bocche di porto, se la laguna non viene completamente disinquinata. Quindi bisogna liberarla dagli scarichi industriali, urbani e di origine agricola che in essa si riversano, così come dovrà essere affrontato quel particolare aspetto dell'inquinamento provocato dai mezzi di propulsione meccanica che si muovono in laguna e nei canali interni alla città e che concorrono – non poco – a provocare il degrado dei beni monumentali, oltre che l'inquinamento dell'acqua stessa. A questo proposito desidero chiedere al Governo se è pronta la normativa concernente le caratteristiche degli organi di propulsione meccanica dei natanti per limitare le emanazioni inquinanti nella laguna.

Si tratta di una vicenda nota della quale si è già occupata la nostra Commissione e che può essere ricordata con poche parole. Il Governo è stato delegato ad emanare una specifica normativa in proposito fin dal 1973, con la legge n. 171. La delega era stata stabilita inizialmente per un periodo di due anni; successivamente, con la legge n. 56 del 1980, la

delega è stata prorogata di altri due anni. Nel gennaio 1984 c'è stata un'ulteriore proroga di sei mesi (e non per un periodo superiore) in base alla considerazione che il provvedimento era pronto e che si trattava di ripristinare la delega per poterlo emanare.

Si tratta ora di sapere a quale punto ci si trova e se nel provvedimento delegato sono stabilite anche norme relative alle caratteristiche degli scafi, oltre che dei motori, per tendere a ridurre il moto ondoso insieme alle emanazioni inquinanti. Ancora in materia di inquinamenti, ritengo opportuno suggerire al Governo di assumere l'iniziativa per un provvedimento finalizzato alla riduzione o eliminazione delle sostanze inquinanti, contenute nei detersivi e nei fertilizzanti artificiali usati in agricoltura, nel bacino scolante in laguna. Si può pensare ad un provvedimento specifico, oppure a disposizioni particolari, relative alla laguna veneta che possano, eventualmente, essere inserite nel disegno di legge, proposto unitariamente dai Gruppi parlamentari del Senato, per la riduzione dell'inquinamento da detersivi, dei corsi d'acqua che si riversano nel mare Adriatico. In tal caso, si tratterebbe di rispettare i tempi brevi decisi dal Senato per l'esame e l'approvazione del provvedimento proposto.

Con il disegno di legge attuale viene confermato il quadro generale degli obiettivi e delle competenze istituzionali definito con la legge n. 171 del 1973. Tuttavia, non sono poche o irrilevanti le modificazioni che vengono introdotte alla normativa della legge speciale. Mi consentano i colleghi di svolgere un sommario richiamo alle modificazioni, di cui alla legge, sulle quali il Presidente si è ampiamente e giustamente soffermato. Ricordo in particolare il riferimento della disciplina prevista dalla legge speciale del 1973 che, negli articoli 6 e 12, subordinava certi interventi di competenza dello Stato al parere vincolante della commissione di salvaguardia e all'adozione del piano comprensoriale; il fatto che certi finanziamenti statali, in precedenza vincolati al risanamento di immobili di interesse pubblico in termini esclusivi possono, se necessario, con la nuova legge, essere utilizzati per altri diversi interventi, purchè coerenti con la finalità della legge; le opere di competenza comunale, in particolare per il risanamento dell'edilizia abitativa, che non sono più subordinate all'approvazione dei piani di comparto, nè all'iniziativa dell'azienda speciale, la Edilvenezia, alla quale erano affidati particolari ed esclusivi poteri di intervento in questo settore e che, in realtà, non ha mai funzionato; le procedure che vengono semplificate per la concessione del contributo a privati per il risanamento degli alloggi e i contributi stessi che sono elevati.

Mi sembra di poter dire che la nuova normativa consenta di ampliare l'area di intervento per il risanamento dell'edilizia abitativa, sia pubblica che privata, affidando l'esercizio delle opere a soggetti diversi, senza dover sottostare ai poteri di intervento esclusivi dell'Azienda speciale. Mentre rimane ancora da risolvere il problema, posto da tempo, di raccordare la legislazione speciale per Venezia con quella ordinaria sul recupero nei centri storici per omogeneizzare le competenze e le procedure.

Per quanto riguarda il problema della casa, a Venezia, rimangono, tuttavia, tante ragioni di inquietudine. Continua, infatti, a manifestarsi la tendenza ad un uso distorto delle capacità abitative della città: in misura

ancora troppo elevata i cittadini veneziani continuano ad essere espulsi dalla loro città, mentre cresce ancora la quota del potenziale abitativo utilizzata come seconda casa da cittadini residenti altrove, i quali soggiornano a Venezia per periodi di tempo molto limitati. Per contenere questa tendenza si era pensato di inserire nel disegno di legge una norma che consentisse all'ente locale di esercitare il diritto di prelazione, per sè o per conto terzi, nelle operazioni di compravendita. Non si sarebbe trattato di un intervento dell'ente locale nel mercato edilizio, per comprimere artificialmente i prezzi, ma di una misura volta a favorire i cittadini veneziani nell'acquisto di alloggi posti in vendita o per incrementare la quota pubblica dell'edilizia abitativa. Una norma di questo tipo non è presente nel testo della legge quale è pervenuto dalla Camera nè – per ragioni di opportunità – propongo di inserirla. Il disegno di legge prevede, invece, l'obbligo di comunicare in anticipo eventuali offerte; questo può rendere più trasparente il mercato e può consentire, ai residenti ed al Comune stesso, di presentarsi per l'acquisto se lo ritengono opportuno.

Altre modificazioni riguardano, ad esempio, la concessione ai Comuni di Venezia e Chioggia di immobili di proprietà dello Stato; ma non mi sembra necessario soffermarsi su questi ulteriori aspetti.

Un primo elemento conclusivo delle mie considerazioni è il seguente: con questo provvedimento diversi vincoli preesistenti vengono allentati o superati. Allo stato delle esperienze compiute, si può ritenere che l'insieme della normativa risulti più praticabile, ma nello stesso tempo mi sembra che cresca un bisogno di programmazione, di raccordo fra gli interventi nei diversi settori per conseguire le finalità della legge. Questo mi pare un aspetto che merita di essere sottolineato.

Discutendo di salvaguardia di Venezia e della laguna, oltre che di sicurezza fisica e di condizioni ambientali, si è portati a ragionare di problemi di natura economica e produttiva, che sono assai gravi anche nel comprensorio veneziano, a causa delle situazioni di crisi di fondamentali settori: dall'economia marittima all'industria di Porto Marghera e alla produzione vetraria di Murano. Con questo disegno di legge non si pretende certo di risolvere tutti i problemi ma di sostenere lo sforzo che si esprime per superare la crisi, in particolare per quanto riguarda il porto e la produzione vetraria murarese. A questo proposito non sono mancate osservazioni critiche da diverse parti, anche di imprese operanti nel settore del vetro in altre aree del paese, circa l'agevolazione concessa alle aziende di Murano con la riduzione del prezzo del metano.

Siamo disponibili a considerare in altra sede eventuali e diversi provvedimenti a sostegno dell'industria vetraria nazionale, però dovremmo valutare la portata di una ipotesi di questo genere. Per il momento ritengo si possa considerare che una legge specifica per Venezia non costituisca l'occasione più idonea per un provvedimento di natura generale e che ragioni di opportunità consigliano di approvare la legge nel testo pervenuto dalla Camera. Aggiungo che deve essere considerato il fatto che Murano è un'isola e questo comporta, per esempio, costi di trasporto delle materie prime o dei prodotti finiti più elevati rispetto ai costi sostenuti da aziende dislocate nella terraferma.

Il mantenimento a Venezia di attività economiche tradizionali compatibili con l'ambiente fa tutt'uno con la scelta della salvaguardia e della rivitalizzazione complessiva della città. Sostenere le esigenze dell'industria di Murano non è estraneo alla vita di Venezia, fa parte dei programmi e degli indirizzi su cui tante forze hanno convenuto nei decenni scorsi.

Sempre per quanto riguarda la questione del prezzo del metano per Murano, sono conosciute anche le obiezioni della società fornitrice del metano stesso la quale lamenta di vedersi decurtare le proprie entrate per queste forniture. Si può suggerire di pensare a un provvedimento, in altra sede e momento, rivolto a compensare in qualche misura l'azienda erogatrice del metano per la riduzione delle entrate? È un domanda che pongo all'attenzione della Commissione e del Governo dichiarando la nostra disponibilità a dedicare attenzione a problemi che non sono trascurabili ma vanno risolti in altro momento e fuori della sede specifica del provvedimento rivolto alla salvaguardia di Venezia.

Per quanto riguarda la conversione industriale i finanziamenti sono finalizzati essenzialmente al disinquinamento e, con l'articolo 18, viene modificato l'articolo 17 della legge n. 171 del 1973, del quale si è lamentata la pesantezza delle procedure previste per consentire alle aziende di accedere ai contributi, seguendo procedure più semplici di quelle esistenti fino all'entrata in vigore della legge che stiamo esaminando.

Mi pare opportuno, cari colleghi, signor Presidente, signor rappresentante del Governo, cogliere questa occasione per chiedere al Governo qualche notizia circa gli atti compiuti in seguito alla risoluzione approvata dalla Camera dei deputati il 27 ottobre dello scorso anno. Si ricorderà che con quella risoluzione il Governo è stato impegnato, tra l'altro, a presentare entro 3 mesi un rapporto globale sullo stato degli interventi per la salvaguardia di Venezia, ad indicare i fabbisogni finanziari complessivi per la difesa e la rivitalizzazione economica della città, a definire, in rapporto con gli enti locali interessati, il programma unitario degli interventi per raggiungere gli obiettivi della legge speciale.

Dopo l'approvazione di quella risoluzione della Camera dei deputati abbiamo potuto prender visione di una prima relazione del Ministero dei lavori pubblici. Si tratta di un documento ancora interlocutorio ma interessante nel quale si afferma, tra l'altro, che il rapporto globale sullo stato degli interventi era in fase di stesura allora, cioè un anno fa circa, e che i costi considerati necessari al conseguimento degli obiettivi della legge speciale ammontavano a 2.400 miliardi. Sarebbe utile sapere se il rapporto globale è stato completato e, se non lo è ancora, entro quanto tempo si ritiene possa essere presentato al Parlamento.

Sempre in quella relazione del Ministero dei lavori pubblici si conferma un metodo che riteniamo valido per la esecuzione degli interventi finalizzati alla salvaguardia fisica di Venezia. Si sottolinea l'esigenza di una sperimentazione permanente su un sistema fortemente integrato per un recupero ambientale del bacino lagunare, per il suo riequilibrio idrogeologico, la regolazione dei livelli delle maree e l'abbattimento delle «acque alte».

Proprio considerando che ogni specifico particolare intervento in laguna ha effetti sull'intero sistema, va sottolineata la necessità di procedere come indicato dal Parlamento, cioè secondo un programma unitario e globale da realizzare a scadenze temporali definite per raggiungere gli obiettivi che la legge si propone. Questo programma mi pare essenziale per la gestione degli interventi di salvaguardia e potrà costituire la guida per il lavoro del comitato previsto dall'articolo 4 della nuova legge, che deve assicurare il necessario coordinamento degli interventi in laguna e la loro coerenza cogli obiettivi di salvaguardia, risanamento ambientale e rivitalizzazione economica.

Abbiamo ricevuto tutti qualche proposta di modificare il testo della legge che stiamo esaminando, anche da altri settori della vita della città. Mi riferisco in particolare a quella avanzata dall'Università Ca' Foscari di destinare una quota di finanziamento al restauro delle proprie sedi. La proposta merita ogni considerazione in sè ma penso con altrettanta sincerità di dover dire che non pare possibile accoglierla in questo momento per non allungare i tempi di approvazione della legge. Alle necessità di Ca' Foscari, o ad altre analoghe necessità, si potrà provvedere nell'ambito degli interventi di restauro di edifici monumentali di uso pubblico e vedere se ci sono margini e strumenti che destinino altri fondi all'edilizia universitaria e possano concorrere a risolvere i problemi del restauro delle sedi universitarie di Ca' Foscari.

Per concludere intendo dire che l'esame della nuova legge ha offerto l'occasione per una riflessione più complessiva dei probemi relativi alla salvaguardia di Venezia. Ho avuto modo di rilevare che alcune di queste questioni, pur presenti da tempo nel dibattito e nelle attenzioni anche personali di numerosi colleghi parlamentari, non sono comparse nella legge. Mi riferisco a cose già richiamate, come il diritto di prelazione nelle operazioni di compravendita, al programma degli interventi per la laguna, a nuove misure contro l'inquinamento.

Si tratta, per altro verso, di questioni e problemi che possono trovar soluzione con provvedimenti diversi dalla legge. Noi condividiamo quest'ultima nel testo proposto e sottolineamo il nostro consenso. C'è consapevolezza della necessità di assicurare le disponibilità del finanziamento relativo al 1984 per dare seguito agli interventi per Venezia perchè non sia un residuo passivo che si trascini nel tempo ma possa essere rapidamente utilizzato.

Concludo annunziando una posizione favorevole del Gruppo comunista all'approvazione della legge nel testo definito dalla Camera dei deputati.

PADULA. Confesso che, avendo letto il provvedimento soltanto mentre il relatore ne dava conto alla Commissione e non potendo evitare che alla mia memoria riaffiorassero tutte le problematiche che occupavano il Parlamento quando si varò la legge n. 171, di cui ebbi l'occasione di essere relatore alla Camera, mi si affacciano molti interrogativi ed esigenze di chiarimento. Non so se nella parte iniziale il Presidente abbia potuto spiegare perchè e come si sono sviluppati gli interventi della legge n. 171 e le difficoltà che hanno incontrato determinati canali.

Premetto che mi limiterò in questo mio intervento di discussione generale a porre qualche quesito. Rileggendo la relazione del Presidente e gli interventi degli altri colleghi potrò forse capire le ragioni, che non mi sono del tutto chiare in questo momento, del radicale rovesciamento della logica che stava alla base della legge n. 171. Il senatore Angelin ha già detto alcune cose; mi riferirò quindi soltanto a due punti.

Il primo riguarda la soppressione del comitato tecnico-scientifico che era stato voluto proprio per assicurare una guida di natura tecnica e qualificata all'insieme degli interventi; in particolare a quelli sulla laguna e sulle bocche di porto. Mi chiedo se la ragione di questo discendeva dalla definizione della difesa idraulica di Venezia come tema di preminente interesse nazionale, perchè questa legge abolisce l'organismo; esso, come ricordo, è stato sede di molti dibattiti, anche contrastanti, di confronti di opinioni, tutte tecnicamente valide, comprese quelle di alcuni stranieri molto qualificati. Ma la soppressione *tout court* del comitato e la riduzione ad un puro problema di spesa della salvaguardia di Venezia, con il passaggio al meccanismo della concessione non solo per la esecuzione di alcune opere che hanno un particolare carattere di complessità, ma anche per la scelta, mi lascia perplesso: ritengo che lo Stato, di fronte a un tema così delicato, debba farsi carico interamente della responsabilità per la scelta della soluzione, con i relativi rischi che comporta. La responsabilità della scelta non può essere confusa con quella delle imprese che realizzano le opere. Questa distinzione tra progettualità e valutazione tecnico-scientifica da un lato, e responsabilità attuativa ed economica dall'altro, era un punto saldo della legge n. 171. Non riesco a capire come si possa rovesciare questo principio. Se può essere accettato il criterio della concessione per la progettazione, un momento di valutazione tecnico-scientifica neutrale, di responsabilità e di formazione esclusivamente statale, anche con la partecipazione di organi internazionali, come era voluto dalla legge n. 171, elaborata con il consenso di tutte le forze politiche veneziane e nazionali, non può mancare e la sua assenza mi lascia molto perplesso.

Per lo meno vorrei avere qualche chiarimento in più: non è pensabile che si possa affidare in concessione, e per di più con la trattativa privata, la scelta della soluzione da applicare alle bocche di porto. Per quello che ricordo io il dibattito che si svolse in passato a proposito della delicatezza del tema della sistemazione idraulica lagunare, fa risaltare la presenza di interrogativi molto pesanti.

Il secondo punto – l'ho percepito dall'intervento del senatore Angelin – riguarda la eliminazione del piano comprensoriale. Occorre mettersi d'accordo: o si ritiene che qualunque intervento su Venezia attiene al suo carattere di preminente interesse nazionale, e allora si giustifica il fatto che lo Stato interviene anche con la finanza pubblica per determinate opere, ma tutte le opere debbono passare al vaglio tecnico-scientifico che ne garantisce la congruità, l'armonizzazione e la non contraddittorietà; oppure si esonera una parte di queste opere e si entra nell'ambito di finanziamenti ordinari. Sono qui previsti infatti finanziamenti che attengono ad opere di competenza ordinaria della Regione e del Comune; si parla dell'ospedale, dell'Università, opere che non hanno nulla a che fare con il carattere ambientale particolare di

Venezia. Una facoltà di architettura è la stessa cosa a Venezia, a Roma e a Genova. Se si ritiene che particolari tipi di opere hanno riferimento alla salvaguardia ambientale peculiare di Venezia (e ricordiamoci che si tratta solo del centro storico e della laguna) non si può pensare di dilatare questo concetto in termini frammentati, in modo da comprendere opere che rientrano nella normale attività delle autorità competenti e concentrare in un unico provvedimento legislativo opere che con la salvaguardia di Venezia hanno poco a che fare. Salvo che si voglia estendere il concetto di salvaguardia fino a toccare piccoli particolari interessi, che certamente vi sono nel territorio veneziano, ma che sono presenti in tutto il territorio nazionale. Francamente, per esempio, mentre posso ancora capire il ricorso alla concessione per trattativa privata per le opere da realizzare sulle bocche di porto, non capisco perchè la legge preveda lo stesso meccanismo per i marginamenti lagunari. Sono opere portuali, marittime, che non hanno particolari aspetti nella laguna di Venezia. Non vedo dunque perchè questo metodo debba essere autorizzato per legge e per di più a trattativa privata, quando il regime della concessione è già previsto dall'ordinamento.

Allora, ripeto, mentre per la lettera A) posso ancora capire questo meccanismo per le altre lettere la scelta mi sembra un po' strana.

Chiederei particolari chiarimenti al Presidente su come è stata utilizzata la somma – che allora era di cento miliardi – per interventi sull'edilizia privata. Questo non solo in riferimento al tema dei piani di comparto, che è un tema su cui mi sono battuto a lungo, per cercare di ridurre gli inconvenienti di un meccanismo scaturito da un certo tipo di cultura urbanistica e politica, ma per capire se la cifra di 28 miliardi di cui si parla per l'edilizia privata – che a me sembra nel complesso delle somme una cifra modesta – viene erogata come contributo in capitale o è da considerarsi come limite di impegno. Se si trattasse di contributo in capitale, sarebbe una cifra irrisoria per pensare di mobilitare effettivamente il risanamento del patrimonio primario.

Esprimo invece forti perplessità sull'articolo 18, che prevede interventi che non capisco quale nesso abbiano con la salvaguardia di Venezia, salvo il fatto che si accenna ad interventi sul tema dell'inquinamento. Se leggo bene tale articolo, i 10 miliardi di intervento sono erogati come contributi per interessi: questo rappresenta un intervento di più vaste proporzioni, che incide su situazioni economiche di aziende e di settori che sono presenti in tutto il paese e non si riesce a capire perchè, in un sistema abbastanza segmentato e frazionato come quello delle agevolazioni e degli incentivi nel nostro paese, se ne debba inventare uno particolare (anche in deroga alle norme vigenti) per l'area di Marghera.

Non voglio contraddire la vasta intesa politica che mi sembra si sia formata alla Camera; personalmente, ripeto, io sono pronto a ritirare questo tipo di obiezioni perchè sono sensibile al problema di Venezia, ma sarei portato a chiedere al Presidente se, considerati gli spazi del nostro lavoro legislativo, non sia possibile sfoltire radicalmente questo provvedimento di tutta una serie di interventi che dovrebbero essere decisi in sede amministrativa. Credo infatti che utilizzare la legge in chiave amministrativistica sia il modo peggiore, perchè si creano una

serie di attese e di aspettative che sono assolutamente contraddittorie con il carattere sintetico e di interesse nazionale che il problema di Venezia richiede.

Mi permetterei di sottoporre questa esigenza di carattere generale per avere tutti i chiarimenti cui ho accennato al Presidente relatore e a tutti i colleghi che possono rispondere a queste mie preoccupazioni, riservandomi di acquisire maggiori elementi per capire se questo provvedimento debba considerarsi un intervento coerente con la legge n. 171 del 1973 oppure se rappresenti un intervento per Venezia in senso generico, salvo il tema delle bocche di porto che ha una sua peculiarità evidentissima. Io sono favorevole alla parte che riguarda la difesa dalle acque alte, quindi per tutto ciò che attiene alle bocche di porto, ma su questo provvidenzialismo articolato, di stampo essenzialmente consociativo, esprimo tutte le mie riserve.

GRADARI. Ho chiesto di partecipare a questa Commissione per ovvii motivi: seguo il problema della mia città da vicino anche come consigliere comunale, ma non ho tuttavia la pretesa di dare risposte, che sarebbero personali e parziali, al complesso delle osservazioni e delle obiezioni che sono state sollevate.

Vorrei dire in via preliminare che ho seguito con molta attenzione e con molto compiacimento sia la relazione introduttiva del Presidente sia – se mi è consentito dirlo – la ancor più organica messa a fuoco di alcuni problemi fatta dal collega Angelin. L'ultimo intervento, del senatore Padula, mi desta non poche preoccupazioni. Non posso infatti nascondere a voi e tanto meno a me stesso il fatto che questa è indubbiamente una legge che ha delle sue motivazioni precise e quindi nella sua stesura – pertanto molto travagliata – si è finiti con lo scivolare in qualche ambiguità ed anche in problemi che potrebbero dare origine ad un'errata interpretazione e di conseguenza ad una cattiva gestione del provvedimento stesso.

Ci sono tuttavia dei dati politici obiettivi da cui bisogna partire. Il primo dato obiettivo mi sembra sia proprio la constatazione se non del fallimento, quanto meno dell'inadeguatezza della più volte menzionata e ricordata legge speciale del 1973, la n. 171, la quale ha compiuto l'anno scorso dieci anni di vita. Questa legge è stata utile per molti versi ma forse è mancata nel suo aspetto peculiare, quello cioè di garantire in qualche modo con prospettive di continuità il problema della salvaguardia della città. Fin da questo momento credo di poter dire al collega Padula che sarebbe facile scivolare nella retorica di vecchio stampo dicendo che Venezia è una città unica, che merita di essere trattata in modo particolare e cose di questo genere; poi si fanno i conti con le leggi, con i soldi, con le difficoltà concrete a livello operativo, bisogna fare i conti con tante realtà. Queste realtà nel caso specifico di Venezia sono talmente complesse da non avere uguali sotto questo profilo. Venezia non è uguale alle altre città non solo perchè è più bella, ce ne sono tante altre più belle, ma perchè insiste in una realtà socio-economica del tutto peculiare che rende impossibile il confronto con le altre città, magari altrettanto prestigiose ma che non hanno quel tipo di problema che ha Venezia. Già, ad esempio, pensare di poter distinguere la realtà del centro storico dalla realtà della terraferma e

magari soffermarmi a dire che non ha senso considerare il problema della salvezza o della salvaguardia – si tratta di valutazioni politiche –, della rivisitazione del progetto e del modello di sviluppo di Marghera, ciò significherebbe non cogliere uno degli aspetti fondamentali, cioè la realtà di una città che è complementare in molteplici aspetti, in quanto vive di comparti che sono talmente e indiscutibilmente legati uno agli altri che non avrebbe senso salvare il porto se non si salva Marghera, e viceversa salvare il centro storico e non garantire la salvaguardia della terraferma; non avrebbe senso parlare dei canali interni se non viene affrontato il problema dei canali esterni e parlare delle isole se non si prendono in considerazione anche i litoranei. Non voglio esagerare ed arrivare a parlare della ferrovia del Brennero, ma come in materia di inquinamento ci si deve riferire a Bassano del Grappa, così per la portualità veneziana bisogna riferirsi anche alla galleria del Brennero. Questa è una realtà dalla quale non si può prescindere, perchè sarebbe assurdo pensare di realizzare un porto privo di infrastrutture e nel caso specifico di collegamenti.

Per quanto riguarda l'inquinamento, non si tratta soltanto di risolvere il problema delle fognature di piazza San Marco o delle abitazioni limitrofe ma bisogna tener conto di un bacino scolante che parte appunto da Bassano del Grappa, quaranta chilometri più addentro, e finisce in laguna. Se questa è la realtà di Venezia, dobbiamo muoverci in questa ottica, per cui tutto diventa eccezionale, particolare e diverso. C'è naturalmente lo scrupolo ed il dovere politico di non esagerare ed io sono il primo a dire, a constatare, a sottolineare e a riproporre a me stesso e a voi in tutte le sedi (come ho sempre fatto anche come consigliere comunale della mia città) che questi problemi sono talmente delicati che bisogna stare attenti a non crearne di nuovi.

Questa legge per molti versi è ricca di ambiguità, anche se non uso la parola ambiguità perchè questo provvedimento – almeno mi auguro – non implica manovre surrettizie atte a favorire o a privilegiare interventi di un certo tipo rispetto ad altri. Tuttavia ho sentito questo tipo di polemiche affacciarsi soprattutto in riferimento agli articoli 18 e 19, cioè quelli che riguardano il recupero anche economico dell'attività produttiva di Marghera e le agevolazioni riservate alle industrie locali di Murano.

Quali sono – a mio avviso – i problemi di fondo? Innanzi tutto dobbiamo sgombrare il campo dalla prima perplessità: dobbiamo essere tutti consapevoli che i tempi stringono, che anche spostare una virgola significa rinviare *sine die* il provvedimento. Non voglio fare in questa sede delle polemiche gratuite ma non possiamo fare affidamento sui rinvii dei giorni, delle settimane e neanche dei mesi perchè si va avanti con rinvii di semestri. Quindi se vogliamo approvare in modo sollecito questo provvedimento dobbiamo assumerci non soltanto la responsabilità dell'approvazione ma una responsabilità quali forze politiche, a tutti i livelli, non ultime ma forse per prime le forze politiche locali al fine di una corretta e adeguata gestione della legge stessa. L'approvazione del disegno di legge deve essere – secondo il mio punto di vista – la più rapida possibile. Comunque debbo fare anch'io alcune annotazioni sforzandomi di dare qualche risposta puntuale.

Non verrà stravolto lo spirito della legge n. 171, per quanto riguarda il concetto di salvaguardia, se riproponiamo una seconda parola che è stata il perno della discussione e del confronto durante l'esame di quella legge, e cioè salvaguardia e sviluppo (mi riferisco al tema generale della legge n. 171 e non alla commissione di salvaguardia). Infatti il problema fondamentale è quello di una città che va conservata ma va anche messa nelle condizioni di vivere. Si potrebbe fare, in questo caso, della facile retorica: si vive quando si può disporre di una abitazione decente, quando si dispone di un'attività che garantisca determinati livelli occupazionali, quando si esce effettivamente da una monocoltura (come ha affermato il Presidente di questa Commissione) per cui una determinata città sembra esclusivamente e semplicemente destinata a un certo ruolo, prescindendo da quella che può essere una sua articolazione di vita, di presenza, di produttività più complessa. Quindi se si tratta di tener conto dello sviluppo bisogna distinguere (e questo provvedimento in parte lo fa) gli interventi finalizzati al recupero ambientale e alla garanzia di determinate condizioni essenziali di vita – l'inquinamento e la casa – da quelli che sono altrettanto necessari per la ripresa portuale, per quella socio-economica e per la produttività in genere.

Senatore Padula, la soppressione del comitato tecnico-scientifico deriva dal fatto che sono passati dieci anni dalla sua istituzione ed è ormai obsoleto in quanto sono accadute tante cose, si sono avuti vari confronti, sono stati banditi nuovi concorsi e sono state fatte delle scelte. D'altra parte non si può neanche più discutere il parere, che è ormai stato dato da un anno e mezzo, del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che non è un progetto ma è un parere su un progetto, il quale è stato approvato con molti «distinguo e considerato». Inoltre è un parere talmente scrupoloso che ha fatto sorgere il sospetto che un simile tipo di progetto possa comportare (ed è un discorso che ogni tanto riaffiora soprattutto da parte delle associazioni protezionistiche ed ecologiche) una divisione temporanea della laguna, con tutte le conseguenze che potrebbe avere. È un problema di ingegneria idraulica ed io molto più modestamente sono un matematico e non conosco molto bene questi aspetti del problema. Tuttavia in questi ultimi anni mi è sembrato di capire che il problema avrebbe un grande impatto ambientale e sarebbe di difficile soluzione tecnica, se non si starà attenti a considerare l'intervento per quello che deve essere. Questo disegno di legge lo riconferma nello stesso spirito della legge precendente, per cui deve essere un intervento graduale e reversibile. Infatti quando al primo comma dell'articolo 3 si dice «anche mediante interventi alle bocche di porto» si intende sottolineare che questi tipi di interventi non sono strettamente necessari ed obbligatori in base a questa legge anche se sono ritenuti, allo stato attuale, gli unici tecnicamente possibili. La regolazione delle maree potrebbero avvenire anche mediante accorgimenti diversi tanto che poche righe prima in quell'articolo si parla giustamente – a mio avviso – di una richiesta che va ancora perseguita e approfondita circa l'individuazione delle cause che hanno provocato il degrado del sistema ed è quasi sottintesa la non cancellazione definitiva di un attento esame, quasi a voler indicare che il canale del petrolio deve trovare una sua esatta collocazione quanto meno a livello di responsabilità. Parlo di responsabilità per ciò che riguarda le eventuali

cause del degrado e del mutato meccanismo dello scambio mare-laguna che potrebbero essere state indotte dallo stesso canale dei petroli.

Vi sono problemi (e questo disegno di legge li considera con la dovuta attenzione) che sono ancora a livello di studio mentre altri sono stati in parte risolti e vari progetti sono in via di esecuzione, anche se una parte di essi non possono essere ultimati per la mancanza di quei duecento miliardi.

Faccio accenno, per esempio, allo studio di fattibilità circa la espansione delle maree nelle valli da pesca, che probabilmente non influirebbe sul livello di marea ma potrebbe influire sulla purezza delle acque e il ricambio delle stesse. Come qui si è detto, a Venezia, per esempio, ci si può trovare anche di fronte al fenomeno dell'acqua bassa, invece che a quello dell'acqua alta, fenomeno che, secondo alcuni, stante la situazione di inquinamento, è molto più pernicioso ed è facile intuirne i motivi. Quindi, al limite, il discorso della espansione delle maree su aree attualmente precluse, cioè, in definitiva, l'aumento del bacino del flusso e riflusso delle maree potrebbe essere più in funzione di una diminuzione della densità di inquinamento che non in funzione di risolvere le altezze di marea. Quest'ultime si possono contenere e controllare o con gli sbarramenti o con l'intervento di non poco rilievo, anche se qui non è citato, per «insulae». Peculiare è anche l'intervento urbanistico, a livello di abitazioni e di monumenti.

Il provvedimento contiene elementi innovativi, a mio avviso condivisibili e validi, circa i meccanismi di intervento; propone il problema della legittimità, tra virgolette, della concessione, prevedendo anche adeguati controlli con la istituzione di un comitato costituito secondo quanto stabilito nell'articolo 4, e più in particolare con l'ultimo comma dell'articolo 3, nel quale si legge che, con proprio decreto, il Ministro dei lavori pubblici, sulla base delle convenzioni, definisce le modalità e le forme di controllo sull'attuazione delle opere affidate in concessione.

Circa il piano comprensoriale anche io mi sono posto il problema dell'apparente contraddizione tra il mantenere in vita determinate situazioni e il prescindere da queste per certe voci e certi aspetti.Bisogna, comunque, conoscere le vicende del piano comprensoriale che sono emblematiche. Il Consiglio di comprensorio non si riunisce da anni e da anni sono giacenti le osservazioni al piano comprensoriale e intere sue parti sono state successivamente ignorate e disattese. Tutto ciò avviene proprio perchè manca un'approvazione definitiva del piano stesso. Nel frattempo sono maturati esperienze, situazioni politiche, equilibri politici diversi. Ricordiamoci che il piano comprensoriale nasce alla vigilia del 1975, nelle intenzioni e nella lettera della legge n. 171. Già nell'aprile del 1975 vi sono stati i famosi indirizzi governativi che fissavano norme di un certo tipo per la redazione del piano comprensoriale. Con il passare del tempo, però, sono cambiate le maggioranze; nell'ente locale vi è stata la partecipazione di forze politiche precedentemente escluse e vi sono stati diversi cambiamenti, per forza di cose. Oggi come oggi, sarei uno sciocco se dicessi che il piano comprensoriale non ha una sua validità. Il piano comprensoriale ha validità quanto meno perchè ha comportato lo studio e l'approfondimento di moltissimi problemi, però se si dicesse che, oggi come oggi, se

ne deve tener conto in maniera cogente, tanto da prevedere una sua risottolineatura in un provvedimento come questo in esame, io risponderei che, per carità di patria e per carità di Venezia, si deve prescindere dal piano comprensoriale. Infatti, specialmente sotto il profilo politico, è diventato inattuabile, in contraddizione con problemi successivamente emersi e difficilmente abbinabili con altri piani, peraltro anche questi messi nel cassetto, come per esempio il piano territoriale e regionale di coordinamento e il piano regionale di sviluppo. Anche per quanto riguarda il discorso delle quote-canali, vi è da osservare qualcosa. Il riferimento alla legge n. 171, di cui alla lettera l) dell'articolo 3 del presente disegno di legge, deve essere ben inteso. Infatti, la legge n. 171 non parla di quote se non come atte a consentire il normale traffico portuale. Non si capisce però se il progetto approvato paventi o auspichi pescaggi di un certo tipo, i quali, nel caso specifico di Venezia, facendo variare, per esempio, le quote del canale dei petroli, anche di soli due o tre metri, potrebbero comportare invasi d'acqua di centinaia e migliaia di metri cubi. Pertanto, è da vedere se è più opportuno far arrivare una nave da 40.000 tonnellate o due da 20.000. Il problema diventa un problema tecnico, gestionale e operativo del porto, ma diventa anche rilevante in relazione alle quote di canale. Quindi, anche a questo proposito il piano comprensoriale è da escludere. Vi è, però, un punto in cui il provvedimento ritiene di dover ancora tener conto del piano comprensoriale, comunque in modo del tutto marginale, quando all'articolo 14, primo comma, fa riferimento al penultimo comma dell'articolo 5 della legge n. 171, stabilendo che la commissione per la salvaguardia di Venezia esplica le sue funzioni per il territorio di ciascun Comune, fino all'entrata in vigore degli strumenti urbanistici generali, redatti e modificati secondo le direttive del piano comprensoriale. È questo il classico *escamotage* per tenere in piedi una commissione che però è esentata, come bene recita il terzultimo comma della articolo 3, dalla disciplina richiamata dagli articoli 6 e 12 della legge n. 171, per quello che riguarda gli interventi previsti.

Come sono stati spesi i fondi della legge n. 171? Vorrei dire che sono stati spesi quasi interamente; non ho la veste per dare risposte in questo senso ma conosco i dati e posso dire ai colleghi che la voce più carente, neanche a farlo apposta, è stata quella relativa al contributo al privato. Forse ci si illudeva di coinvolgere con questa legge i privati veneziani o il privato che fa speculazione attraverso un meccanismo come quello dell'articolo 13 della legge n. 171 che non offriva nessuna forma di garanzia nè al privato nè al pubblico, perchè i controlli e i meccanismi di erogazione dei contributi erano contorti e rigidi.

Lo stesso decreto n. 791, che dettava e disciplinava norme in questa materia, coi piani di comparto e via via con tutto quel che era collegato alle possibilità di intervento, era di fatto talmente vincolante e condizionante che non si è fatto praticamente niente. Oggi questi 28 miliardi sono certamente insufficienti, ma si tratta di un primo abbozzo di spesa. Saranno innanzitutto messi a disposizione con meccanismi diversi e in questo senso sottolineo che non vale più quel certo modo di erogazione.

Il senatore Padula ha chiesto se si tratta di erogazioni in conto interesse o in conto capitale. Mi permetto di azzardare una prima

risposta dicendo che la lettera *c*) dell'articolo 6, cioè i 28 miliardi per l'assegnazione da parte dei Comuni per opere di restauro e risanamento conservativo del patrimonio immobiliare privato, trova una sua disciplina nell'articolo 11 laddove si dice che sono assistiti da un contributo in conto capitale in misura variabile dal 50 per cento fino all'80 per cento sulla spesa ritenuta ammissibile dal Comune per interventi di manutenzione, restauro eccetera.

Circa il discorso della congruità della cifra è chiaro che essa non è congrua rispetto alle esigenze della città, è fuor di dubbio, però è un primo contributo. Nella relazione ricordata dal collega Angelin, nel documento fornito dal Ministero dei lavori pubblici si quantificava l'intervento decennale di 2.400 miliardi, si proponeva una cifra consistente e congrua per l'intervento a favore del privato.

Anche qui va ricordato un dato tecnico di non poco conto ovvero che restaurare, ripristinare e conservare a Venezia non è la stessa cosa che farlo altrove, non solo per quanto riguarda i materiali ma per le difficoltà operative, per la specificità, la peculiarità degli immobili stessi.

Conseguentemente sarà innanzi tutto compito dell'ente locale, cui è demandata la responsabilità del controllo e dell'intervento per quel che riguarda questa voce, saper dimostrare coi fatti oltre che con le buone intenzioni di essere in grado di gestire questa partecipazione del privato rispetto alla quale noi, come parte politica, riteniamo di dover dire che è condizione fondamentale per poter pensare a un recupero edilizio e fare qualcosa a Venezia.

Anche qui non è il caso di fare della facile demagogia poichè non si può ricorrere esclusivamente all'intervento publico. Il coinvolgimento del privato è condizione ineliminabile per tutta una serie di motivi perchè ovviamente la responsabilità di determinate scelte e interventi non può che essere pubblica ed è evidente che l'unico sistema per poter arrivare a risultati concreti è quello di sposare l'intervento pubblico con quello privato. Sotto questo profilo trovo giusto che si sia trovato il sistema per non stravolgere il principio della prelazione, riconosciuto fino a questo momento allo Stato in base a una legge del 1939, con l'accortezza e l'accorgimento, vedi articolo 10, di coinvolgere il Comune, prima a livello di conoscenza e poi con la possibilità concreta di intervento.

Con riferimento agli ultimi articoli, come è emerso nella Commissione industria dove questa mattina la proposta di legge è stata esaminata per il doveroso parere e dove ho detto che non possiamo prescindere dalle nostre responsabilità, non di difensori del campanile ma di uomini politici responsabili, non possiamo non rilevare anche noi che ci sono obiettivi problemi connessi agli articoli 12 e 19; però concordo con il collega Angelin sul fatto che si possano trovare soluzioni ai problemi al di fuori del contesto attuale e cioè di questa legge.

Credo si debbano e si possano trovare soluzioni esterne a questa legge proprio per non innescare meccanismi obiettivamente pericolosi. Non c'è niente di peggio in Italia che alimentare forme di apparente privilegio perchè tutti quanti potrebbero vantare in qualche modo diritto a essere privilegiati.

Circa la congruità della spesa stabilita con l'articolo 21 ho ben presente il documento elaborato dal Ministero dei lavori pubblici a suo tempo; siamo in attesa di una presa di posizione più attenta e puntuale. Sappiamo delle gravi difficoltà che sono emerse su questo argomento, che hanno determinato lo slittamento del disegno di legge e le iniziative autonome di alcune forze. Il fatto di aver disatteso nello spirito e nella sostanza quella che era stata la risoluzione del 27 ottobre 1983 non significa che non si possa rimediare alla luce della responsabilità che viene sancita e riconosciuta come preminente al comitato di cui all'articolo 4.

È evidente che sarebbe colpevole, anche in relazione alla sofferenza di tutti i veneziani, lo dico senza retorica, non arrivare alla conclusione di questi problemi, non dare continuità alla soluzione degli stessi, non garantire certezza di risorse, non comprendere che nessuno si illude di risolvere questi problemi dall'oggi al domani. Quindi necessita a tutti i livelli il concorso delle forze politiche e sociali senza discriminazioni, gli interessi di parte, la partigianeria che non hanno motivo di essere in relazione alla gravità di certi problemi.

Questo comporta però, soprattutto da parte del Governo, non solo l'impegno, vedi articolo 21, a garantire di volta in volta la disponibilità ma anche proposte e progetti concreti. Esiste una sorta di elenco delle priorità; esiste, perchè accertata scientificamente, una priorità per la progettazione, lo studio e l'esecuzione delle stesse; ci sono margini di tempo che devono essere ragionevoli per portare ad attuazione e sostenere con adeguati disegni di legge gli interventi che di volta in volta si renderanno necessari e indispensabili.

Per questo e soltanto per questo motivo riterrò opportuno, nel corso della discussione, di presentare un ordine del giorno, aperto beninteso, attraverso il quale raccomanderemo o raccomanderò al Governo la garanzia per una continuità di erogazione, di interesse e di sensibilità nei confronti dei problemi di Venezia.

PACINI. Intervengo brevemente per ricollegarmi all'intervento del collega, senatore Gradari, che ha citato il parere espresso dalla Commissione industria. Brevemente, perchè si tratta di un aspetto collegato all'articolo 19, che a mio parere, ha due implicazioni abbastanza delicate.

La prima riguarda il fatto che si interviene a favore delle industrie vetrarie di Murano con una agevolazione che utilizza il prezzo del metano in termini di ridimensionamento del 40 per cento. Con ciò si introduce un meccanismo assolutamente al di fuori delle procedure attuali che regolano il rapporto tra società erogatrice del metano e utenti. Come sappiamo, si tratta di un regime di libera concorrenza e quindi il prezzo è sorvegliato. Con l'articolo 19 si modifica questo presupposto giuridico e si introduce il meccanismo del prezzo amministrato. A me pare che questo sia un fatto abbastanza delicato e mi permetto di farlo osservare al Presidente nella sua qualità di relatore; dovremmo in qualche modo conoscere il parere del Governo.

La seconda implicazione riguarda un altro aspetto cui ha fatto cenno anche il collega, senatore Gradari. Ne parlo perchè sono stato, insieme ad altri colleghi, sollecitato ad una particolare attenzione sulle

conseguenze di questo articolo, soprattutto da parte delle industrie vetrarie delle nostre zone, che sono prevalentemente industrie cooperative. Ho difficoltà in un certo senso a presentare questo problema, essendo sentimentalmente legato a Venezia, perchè mia madre era veneta; tuttavia sono nato e vivo in Toscana e ho il dovere di far presente gli interessi che in questo modo verrebbero ad essere compressi. Infatti, in Toscana, l'industria vetraria, che ha una tradizione piuttosto antica ed ha attraversato una crisi abbastanza consistente, si verrebbe a trovare di fronte ad uno squilibrio di mercato talmente grave da poter nuovamente incorrere nelle difficoltà che sono state appena superate, con conseguenze particolarmente gravi per quelle imprese che hanno recuperato un'attività tradizionale molto importante. Non ho qui intenzione di presentare emendamenti, soprattutto se c'è da parte della Commissione la disponibilità per una rapida approvazione del disegno di legge. Però avevo il dovere di far presente questa situazione, perchè il Governo ne tenga conto in tutti i suoi aspetti delicati, che non debbono essere sottovalutati. Non avendo quindi intenzione di presentare proposte di modifica, mi riservo, nel corso della discussione, di presentare un ordine del giorno che sottoponga all'attenzione del Governo queste osservazioni.

PRESIDENTE. Non facendosi osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

«Modificazione delle dotazioni organiche del personale con qualifiche direttive e dirigenziali delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni» (940)

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modificazione delle dotazioni organiche del personale con qualifiche direttive e dirigenziali delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni».

COLOMBO Vittorino. (V.) Chiedo che l'esame del provvedimento sia rinviato visto che vi sono concomitanti lavori dell'Aula.

GIUSTINELLI. Anche noi chiediamo un rinvio.

Il provvedimento è indubbiamente complesso e per certi aspetti risponde anche ad esigenze giuste sulla cui urgenza si può ragionare, atteso il fatto che il Ministro delle poste dovebbe varare il piano di ristrutturazione entro il 31 dicembre 1985. Malgrado queste considerazioni, poichè si perviene ad una modifica sostanziale degli organici dirigenziali sia della azienda autonoma delle poste, sia di quella per i servizi telefonici, a noi sembrerebbe importante poter procedere ad audizioni preliminari per avere un quadro più esatto della situazione e per poter valutare le implicazioni concrete.

PRESIDENTE. Potremmo ascoltare, dopo una breve sospensione, la relazione del senatore Pacini e rinviare poi il seguito della discussione alla prossima settimana.

Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito. Sospendo dunque la seduta per quindici minuti.

I lavori vengono sospesi alle ore 17,30 e sono ripresi alle ore 17,45.

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori. Prego il senatore Pacini di riferire alla Commissione sul disegno di legge n. 940.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ci accingiamo ad esaminare un provvedimento che è stato oggetto di ampio approfondimento sia in sede politica che in sede amministrativa.

Infatti, il contenuto del disegno di legge n. 940 riguardante la «modificazione delle dotazioni organiche del personale con qualifiche direttive e dirigenziali delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e telecomunicazioni» è identico a quello del decreto del Presidente della Repubblica del 23 dicembre 1983 che, pur essendo stato approvato dal Consiglio dei ministri e firmato dal Capo dello Stato, previo parere favorevole del Consiglio superiore della pubblica amministrazione, non è stato emanato a seguito della mancata registrazione da parte della Corte dei conti per rilievi di ordine formale.

La Corte, infatti, con delibera n. 1438 del 4 maggio 1984 ha dichiarato inammissibile la procedura adottata dal Governo nell'emanazione di detto dcreto per aver fatto ricorso al'articolo 17 della legge n. 775 del 1970, in quanto tale norma risultava essere stata abrogata dalla legge-quadro sul pubblico impiego ed anche perchè sulla materia oggetto del decreto operava una riserva di legge.

La scelta di quello strumento normativo da parte del Governo era stata dettata dall'urgenza di sopperire a notevoli difficoltà operative in cui versa da alcuni anni l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a causa delle proprie deficienze organiche dirigenziali.

Infatti, i quadri dirigenziali dell'Amministrazione postale sono rimasti sostanzialmente quelli previsti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 748 del 1972 con qualche modesto aggiustamento operato con le leggi n. 370 del 1974, n. 39 del 1982 e con la recentissima legge n. 461 del 1984, tutte finalizzate nel complesso a disciplinare materie diverse da quella inerente la riorganizzazione di tutto l'assetto dirigenziale.

È noto, inoltre, come l'Amministrazione postale svolga su tutto il territorio nazionale, oltre che in sede internazionale, servizi multiformi e complessi che richiedono una organizzazione capillare ed efficiente, possibile ovviamente, solo laddove la presenza qualificata ed assidua del dirigente assicura rapidità di decisione ed un effettivo decentramento dei compiti gestionali. Va, inoltre, riconosciuta l'impetuosa evoluzione tecnologica di alcuni settori di detta Amministrazione che postula una costante revisione dell'organizzazione del lavoro onde assicurare alle aziende che la costituiscono competitività anche in campo internazionale; è questo un obiettivo che può essere raggiunto anche con la opportuna collocazione di un numero adeguato di dirigenti amministrativi e tecnici.

Il disegno di legge che stiamo discutendo, o meglio che discuteremo, modifica le norme prima richiamate conseguendo il duplice obiettivo del miglioramento dei servizi e di assecondare alcune legittime aspettative dei quadri dirigenziali che, pur tra difficoltà, hanno assicurato con continuità e competenza il richiamato armonico sviluppo delle aziende.

D'altronde l'ampliamento organico del quadro dirigenziale, che stiamo per esaminare in dettaglio, non soltanto non comporta un aggravio di spesa a carico del bilancio dello Stato, in quanto l'onere globale da esso derivante è interamente coperto da un corrispondente ridimensionamento dell'organico dei quadri direttivi ma rimane, inoltre, percentualmente proporzionato rispetto al numero complessivo dei dipendenti postali.

Ho fatto questa premessa per sensibilizzare la Commissione sull'opportunità di una rapida approvazione del provvedimento in discussione, che ha, tra l'altro, ricevuto i pareri favorevoli della 1ª e della 5ª Commissione.

Esso consta di tre articoli e di una tabella che va necessariamente integrata e coordinata con le disposizioni della legge n. 416 del 1984 nel frattempo intervenuta e che formano oggetto degli emendamenti presentati dal Governo.

Come gli onorevoli colleghi possono constatare dalla lettura del disegno di legge, l'aumento delle dotazioni organiche dirigenziali da adottarsi, secondo quanto previsto dall'articolo 1 e dalla citata tabella, è di 122 unità per l'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni e di 14 unità per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici. A queste vanno ad aggiungersi nella tabella i 30 posti previsti dalla legge n. 416 del 1984 che sono desumibili dalla tabella che fa parte dell'emendamento all'articolo 1 sul quale eventualmente il Governo potrà fornire maggiori indicazioni.

Dette unità sono così distinte:

A. PER L'AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI:

1. *Cinque dirigenti generali di livello C. di cui*:

– una unità, ai fini dell'istituzione della funzione di vice direttore generale. In proposito, mi sia consentito rilevare le dimensioni e la delicatezza dei compiti di massima direzione delle aziende oltre alla constatazione che presso altre amministrazioni autonome come ad esempio l'Azienda delle ferrovie dello Stato e quella dei Monopoli operano già due vice direttori generali;

– quattro unità, allo scopo di rendere omogeneo il livello di funzioni fra dirigenti preposti alle direzioni compartimentali, eliminando la incomprensibile discriminazione operata dal decreto del Presidente della Repubblica n. 748 per 4 compartimenti, attualmente a livello «D», visto che il criterio di determinazione dei vari livelli di funzione è essenzialmente quello della competenza ad emanare determinati atti e non anche quello dei bacini di utenza.

2. *Trentasei dirigenti superiori amministrativi*: Anche qui si vuole soddisfare contemporaneamente la necessità di omogeneizzare il livello di funzione dei direttori provinciali, portandoli tutti al livello «D»

nonchè ad istituire la funzione vicaria nelle direzione compartimentali. Per quanto concerne la prima esigenza valgono le stesse considerazioni testè espresse in riferimento ai direttori compartimentali: a parità di funzioni, parità di qualifiche; in merito, invece, all'istituzione dei vice direttori compartimentali credo non possa non trovare sostegno quanto affermato nella relazione al disegno di legge circa l'improcastinabile necessità di affiancare stabilmente il responsabile compartimentale con un «vicario» nell'articolata gestione aziendale. Infatti, a seguito del decentramento operato dal 1968 ad oggi, in attuazione della legge n. 325, nonchè delle ulteriori attribuzioni scaturite per effetto delle leggi n. 748 del 1972, n. 101 del 1979 e n. 797 del 1981 il direttore compartimentale da solo non riesce ad assolvere con tempestività ed organica completezza i normali compiti di istituto; a maggiore ragione non può curare le problematiche più impegnative e complesse di politica aziendale.

3. *Settantacinque primi dirigenti amministrativi*: Tale aumento è giustificato dalla prospettata e motivata esigenza di istituire la funzione di vice direttore provinciale in quelle sedi di maggiore importanza e che presumo rimangano le direzioni provinciali attualmente classificate al livello «E» nonchè quella della istituzione delle ragionerie compartimentali per quell'indispensabile decentramento amministrativo e contabile che è preordinato allo snellimento delle procedure burocratiche.

4. *Sei primi dirigenti tecnici*: Da destinarsi ai circoli delle costruzioni di maggiore importanza con funzione «vicaria». Valgono in questo caso le considerazioni sull'evoluzione tecnologica espresse all'inizio del mio intervento.

B. PER L'AZIENDA DI STATO PER I SERVIZI TELEFONICI:

- *Un dirigente superiore amministrativo ed un dirigente superiore tecnico;*
- *Cinque dirigenti amministrativi e sette primi dirigenti tecnici.*

L'articolo due del disegno di legge stabilisce che l'organizzazione degli uffici, conseguente all'incremento dell'organico dirigenziale in discussione, debba essere fatta con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, sentito il Consiglio di amministrazione entro il 31 dicembre 1985.

A tale proposito sottolineo che la Presidenza della Commissione mi ha fatto pervenire un emendamento del Governo che prevede il termine del 31 dicembre 1986 onde consentire un congruo margine operativo agli organi ministeriali che dovranno provvedere all'organizzazione dei servizi.

L'articolo tre riguarda la copertura della spesa. Essa è calcolata per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni nella misura di 340 milioni per il 1984, 680 milioni per il 1985 e 850 milioni per l'esercizio finanziario 1986 e per l'Azienda dei servizi telefonici 31 milioni per il 1984, 62 milioni per il 1985 e 77 milioni per il 1986.

L'onere globale da computarsi a carico del capitolo 101 del bilancio di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, come ho già accennato all'inizio, viene però interamente coperto dalla

corrispondente riduzione degli organici delle categorie direttive, VII e VIII, che dovrà essere operata con decreto interministeriale Poste-Tesoro entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge; inoltre la riduzione operata dovrà essere mantenuta anche in sede di successiva rideterminazione dei contingenti. Anche per questo articolo è stato predisposto un emendamento del Governo correttivo di un errore di calcolo materiale in occasione della stesura del disegno di legge.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, spero che l'illustrazione testè fatta del provvedimento, anche se breve, sia esauriente per la Commissione; comunque sono pronto a fornire, per quanto di mia competenza, eventuali chiarimenti che tuttavia ritengo possano più ampiamente e precisamente essere dati dal Sottosegretario. Mi auguro che le motivazioni addotte siano tali da raccogliere il consenso di tutte le componenti politiche di questa Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. È stata avanzata una proposta di rinvio dell'esame del disegno di legge da parte del senatore Giustinelli al fine di permettere alcune audizioni. Invito il senatore Giustinelli a chiarire i motivi di questa sua richiesta.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, intendo spiegare le motivazioni di questa nostra richiesta. La relazione che abbiamo ascoltato ha fornito ulteriori elementi di valutazione e per questo dobbiamo ringraziare vivamente il senatore Pacini. Tuttavia, anche in connessione con l'emendamento che è stato preannunciato circa il differimento al 31 dicembre 1986 dei termini per la ristrutturazione dell'organico delle due aziende, ritengo che sia opportuno approfondire la tematica oggetto del disegno di legge al nostro esame. Questo provvedimento prevede sostanzialmente un movimento interno alle due aziende a livello di dirigenza e di direzione, nei vari compartimenti e negli uffici provinciali; quindi prevede in pratica la ridefinizione delle responsabilità attraverso la soppressione di alcune figure, con un generale processo di avanzamento. Mi rendo perfettamente conto che le considerazioni svolte dal relatore, circa l'esistenza di disparità sostanziali e l'assenza di figure che possano svolgere idoneamente alcuni incarichi in momenti di assenza o d'impedimento, ad esempio, dei direttori provinciali, costituiscono dei reali motivi. Comunque noi desideriamo approfondire la questione mediante alcune audizioni che possano coinvolgere, oltre il Governo che è rappresentato in questa sede dal Sottosegretario, anche i responsabili delle due aziende al fine di verificare determinati aspetti degni di considerazione nel quadro di questa proposta generale di ristrutturazione. Debbo specificare che noi non intendiamo con ciò differire l'esame di questo provvedimento per cui dichiariamo fin d'ora la nostra piena disponibilità a procedere con i tempi che stabilirà la Presidenza. Insistiamo però in questa nostra richiesta che riteniamo pertinente in relazione ai movimenti più generali che soprattutto nella stessa Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni sono in atto.

Debbo sottolineare, prima di concludere, che noi andiamo ad approvare un provvedimento di questo genere quando siamo in presenza di limitazioni di assunzione di nuovo organico in tutto il pubblico impiego, e in presenza di deroghe sostanziali, che abbiamo

continuamente l'occasione di verificare; quindi in una condizione che oggettivamente – secondo il nostro punto di vista – meriterebbe una considerazione di carattere generale invece che un esame limitato ad un segmento come noi ci apprestiamo a fare questa sera con l'esame di questo provvedimento.

COLOMBO Vittorino (V). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la mia parte politica non si oppone (se ho capito bene la proposta dell'onorevole senatore Giustinelli) ad ascoltare in questa sede i due direttori generali. Entro i limiti indicati riteniamo che le audizioni possano essere svolte rapidamente. Ciò che mi preoccupa invece è il quadro entro il quale il collega Giustinelli ha posto la sua richiesta di audizione, il quadro di problemi a carattere generale. Su questo aspetto non siamo d'accordo, cioè riteniamo che non sia opportuno affrontare in questa sede una discussione sul quadro generale per poi deliberare su uno specifico provvedimento. Siamo del parere che per questo provvedimento si può procedere all'analisi delle informazioni che il provvedimento stesso richiede per i suoi addentellati naturali, ma esso non può essere condizionato da un quadro di carattere generale che del resto non verrebbe deliberato e approvato e resterebbe sospeso per aria o a futura memoria o per il momento in cui venisse affrontato un disegno di legge riguardante provvedimenti di più vasta organicità.

Entro questi limiti, e con le precisazioni indicate, dichiaro di non essere contrario alle audizioni richieste dal senatore Giustinelli.

GIUSTINELLI. Mi scusi signor Presidente, se intervengo ancora una volta, ma debbo fare soltanto una precisazione. La nostra richiesta è quella di ascoltare i direttori generali delle due aziende in quanto per le altre connessioni avanzeremo le nostre domande al rappresentante del Governo. Quello che noi volevamo sapere è se, nell'ambito dell'amministrazione dello Stato, considerata nella sua più ampia accezione, richiamando il caso del monopolio di Stato o delle Ferrovie, esistano o non esistano situazioni analoghe. Inoltre se si fanno considerazioni di questo tipo soltanto per il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni o se vi è la volontà di affrontarle anche in altre direzioni.

Noi non vogliamo subordinare l'esame del provvedimento ad argomenti che esulano da esso. L'esame, infatti, non può che essere di merito, ma abbiamo interesse ad approfondire alcuni aspetti che consideriamo importanti perchè potranno consentire, poi, di valutare nel miglior modo possibile la portata del provvedimento stesso.

AVELLONE, *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* La relazione del senatore Pacini ha messo in evidenza che la normativa all'esame era già contenuta in un decreto del Presidente della Repubblica, decreto che, peraltro, aveva avuto l'approvazione del Consiglio superiore della pubblica amministrazione, era stato già firmato dal Presidente della Repubblica, e poi non registrato dalla Corte dei conti per vizi formali. Intervenuta, poi, la legge-quadro, la materia non ha più potuto essere regolata tramite decreto, in quanto doveva essere regolata tramite disegno di legge. Di conseguenza, l'Amministrazione ha presentato un disegno di legge, ma tutta la materia ha l'approvazione del Consiglio superiore della

pubblica amministrazione e non mi pare che i direttori generali delle aziende possano dare lumi più di quelli che possa dare il Governo e di quelli che ha già dato il Consiglio superiore con il suo parere. Invece, mi pare più pertinente la proposta di rinviare la discussione, subordinandola alla audizione degli stessi direttori generali per quanto riguarda la riforma del Ministero. È questa una proposta che subordina una qualsiasi ristrutturazione (ma più che di ristrutturazione mi pare che qui si tratti di un adeguamento) del personale a quella che è stata la ristrutturazione delle direzioni compartimentali. Per quanto riguarda il progetto di riforma del Ministero, desidero solo ribadire quanto ho dichiarato, molto responsabilmente, pochi giorni fa, alla X Commissione della Camera, in occasione dell'approvazione della tabella n. 11 del bilancio di previsione dello Stato. Il Ministero ha già messo a punto un progetto che formerà entro il corrente mese oggetto di definitivo esame con le forze sindacali, esame già iniziato da tempo e che auspichiamo sia conclusivo. Il progetto, grosso modo – e faccio un'anticipazione – è teso a dare alle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, in coerenza e quasi in perfetta sintonia con i risultati dell'indagine conoscitiva condotta da questa Commissione, maggiore responsabilità ed autonomia di gestione, che assicurino alle telecomunicazioni un indirizzo unitario, e al Ministero incisivi compiti di vigilanza, coordinamento e programmazione. Approfitto dell'occasione, per ricordare ai colleghi di questa Commissione quanto ho dichiarato, sempre alla Camera, a proposito della ristrutturazione del personale della Azienda di Stato. Testualmente io ho dichiarato che, in relazione all'Azienda di Stato per i servizi telefonici, va precisato che il Governo non ha ritenuto di presentare, finora, alcuna concreta proposta di parziale ristrutturazione, per non assumere posizioni che sarebbero potute sembrare contrastanti con la effettiva volontà di attuare la completa riforma del Ministero, per la quale, da tempo, sono state messe a punto proposte che attualmente formano oggetto di approfondito confronto. Quindi, se la richiesta di chiarimenti verte sulla riforma, io posso, fin da ora, dichiarare con molta obiettività che il progetto di riforma sarà presentato entro i primi giorni di dicembre al Consiglio dei ministri; se, invece, la richiesta di chiarimenti verte sulla riorganizzazione della dirigenza, in coerenza con il parere espresso dal Consiglio superiore della pubblica amministrazione, io ritengo che i direttori generali non possano darci lumi maggiori di quelli che sono già passati attraverso il filtro del Ministero della riforma burocratica e dello stesso Consiglio superiore della pubblica amministrazione.

GIUSTINELLI. Insisto a maggior ragione, dopo aver ascoltato le considerazioni svolte dall'onorevole Sottosegretario, sulla proposta delle audizioni. Ripeto, noi abbiamo interesse a conoscere, nel merito del provvedimento, le logiche che presiedono a questo tipo di proposta, in relazione a quelli che sono e che saranno i riassetti delle due aziende. Qui sorge spontanea una domanda. Poichè si tratta di andare, in qualche forma, ad assestare il vertice sia nazionale che compartimentale e provinciale delle due aziende, è opportuno che tale assestamento avvenga in questa fase, quando lo stesso Governo comunica che entro il mese presenterà il progetto generale di riorganizzazione delle stesse aziende? È chiaro che dobbiamo intenderci sul termine di riforma, nel senso che noi

nella riforma delle due aziende, come in quella delle Ferrovie, vediamo il punto di risoluzione di una serie di nodi attualmente esistenti. Ora, il Governo ha detto che la proposta di riforma entro il mese di novembre sarà pronta per la consultazione con le organizzazioni sindacali, facendo in modo che, possa essere tradotta in un'iniziativa legislativa quanto prima, tra la fine dell'anno e l'inizio del 1985.

AVELLONE, *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Non ho dichiarato questo. Ho detto che il confronto con le organizzazioni sindacali è già iniziato da tempo, dobbiamo concluderlo e nei primi giorni di dicembre presenteremo il progetto.

GIUSTINELLI. Mi scuso se non ho ben compreso. Vorrei, però che lei comprendesse bene il problema che io sto ponendo. Ritengo che tra riforma e riorganizzazione o riassestamento, così come viene proposto nel disegno di legge, vi è una connessione organica. Pertanto, non dobbiamo stabilire in questa sede una gerarchia temporale e non dobbiamo dire che prima viene un provvedimento e successivamente l'altro. Noi vogliamo che, attraverso il confronto con i vertici delle aziende, ovviamente per quanto attiene ai problemi attuali della organizzazione e del funzionamento delle stesse, e attraverso i rappresentanti del Governo, i nostri dubbi, le nostre domande, che afferiscono a questo tipo di problematica, possano ottenere risposte puntuali, proprio ai fini della determinazione del nostro atteggiamento. Quindi, come Gruppo, noi insistiamo nella nostra richiesta, non per rinviare la discussione, ma perchè attraverso la fase delle audizioni si possa compiutamente arrivare ad adottare le decisioni di merito.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, purtroppo non avevo ben compreso la richiesta del collega Giustinelli; ora, proprio perchè questa è stata meglio chiarita, non posso dichiararmi favorevole ad essa.

Avevo infatti dichiarato di non oppormi alla richiesta di audizioni informali per chiarire le ripercussioni di questo provvedimento sull'organico complessivo delle due aziende interessate. D'altra parte, poichè non intendiamo affrontare il problema della riforma in una sede impropria, riteniamo che siano sufficienti le informazioni del Governo che ci ha assicurato di essere in grado di fornirci ulteriori elementi circa l'aumento dell'organico dei dirigenti e la parallela diminuzione dell'organico dei funzionari con mansioni direttive. Possono sorgere perplessità sulla provenienza di questi funzionari direttivi, sulla soppressione delle funzioni precedentemente svolte e su quelle nuove direttamente legate al provvedimento in esame; ma – ripeto – per rispondere a questi quesiti è sufficiente la presenza del Governo, soprattutto per non dare alla richiesta di audizioni un senso che a noi pare assolutamente improprio.

Pertanto dichiaro di non essere d'accordo sulla proposta del senatore Giustinelli.

AVELLONE, *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Signor Presidente, desidero fornire un ulteriore chiarimento alla Commissione.

Il disegno di legge al nostro esame non determina nuove qualifiche funzionali, ma si limita ad omogeneizzare le funzioni - sia che queste vengano esplicate in ambito centrale che in ambito periferico - in connessione alla legge n. 416 del 1984, già approvata dal Parlamento e quindi in vigore, per la parte che riguarda i dirigenti con varie cariche: primi dirigenti, dirigenti generali, dirigenti tecnici di costruzione e via dicendo. Sono state altresì previste nuove qualifiche per dirigenti, come quella di vice direttore compartimentale e di vice direttore provinciale, ma si tratta di un aumento meccanico rispetto alla legge già approvata dal Parlamento. Pertanto con il disegno di legge in esame non si aumentano i dirigenti in organico e non si istituiscono nuove funzioni, ma si tende ad omogeneizzare alcuni compartimenti ed alcune direzioni provinciali alla citata legge per cercare di coprire alcune deficienze riscontrate nell'organico. Questo, peraltro, non mette in discussione nè l'assetto, nè la nuova struttura che si vuole dare al Ministero con la riforma.

Ho già premesso che per quanto riguarda l'assetto del Ministero sono state presentate alcune interpellanze ed interrogazioni; tuttavia posso precisare fin da adesso che non si è proceduto ad una ristrutturazione dell'organizzazione del personale delle aziende proprio in vista della riforma. Pertanto la riorganizzazione del personale si adeguerà ai modelli previsti dalla riforma stessa che tra l'altro, come si deduce dalla lettura sia pure sommaria dei resoconti dell'indagine conoscitiva svolta dalla Commissione, è in sintonia con i risultati di quest'ultima.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, credo che non si possa non sottolineare la gravità della decisione della maggioranza di non procedere alle audizioni informali da me proposte. Comprendo che la maggioranza si opponga alle audizioni di determinate organizzazioni, perchè di fatto su questi argomenti ormai abbiamo discusso sufficientemente e da lungo tempo e quindi un ulteriore chiarimento potrebbe sembrare ripetitivo. Tuttavia, rispetto ad un provvedimento che è indubbiamente molto importante, il non consentirci di approfondire questioni che riguardano il funzionamento di due aziende molto rilevanti è una decisione oggettivamente grave. A differenza di qualcuno, evidentemente, non ritengo che si stia per approvare un provvedimento di portata irrilevante...

COLOMBO Vittorino (V.). Nessuno lo ha detto.

GIUSTINELLI. ... e sono profondamente convinto che il provvedimento inciderà in modo serio anche sulla riforma delle stesse aziende. Credo che sia legittimo porsi la domanda se questo tipo di decisione non possa comportare che di qui a poco tempo il Ministro dei trasporti presenti una proposta concernente la riorganizzazione del personale delle Ferrovie dello Stato, attraverso l'avanzamento di grado di centinaia e centinaia di funzionari che oggi svolgono determinate funzioni e che potrebbero di fatto essere collocati ad un livello di responsabilità dirigenziale. Dal mio punto di vista, quando il collega Colombo tende a stabilire una sorta di limite invalicabile tra il diritto a discutere di questo provvedimento e le questioni attinenti alla

riorganizzazione delle due aziende, in connessione con la riforma, credo che non colga la stretta correlazione che invece esiste tra questi due aspetti.

Insisto pertanto, come è legittimo e doveroso da parte nostra, sulla proposta di audizione da me avanzata, perchè vorrei cercare di capire quali sono i limiti oggettivi ed i problemi con i quali attualmente l'Amministrazione è chiamata a fare i conti.

COLOMBO Vittorino (V.). Ma su questo può rispondere il rappresentante del Governo.

BISSO. Cosa ci impedisce di porre queste domande in sede di audizione informale?

GIUSTINELLI. Credo che questo sia legittimo: noi non abbiamo subordinato l'approvazione del provvedimento in esame alla risoluzione dei nodi della riforma. La nostra è un'esigenza di approfondimento e di conoscenza essenzialmente funzionale alla valutazione del provvedimento che è stato sottoposto al nostro esame.

COLOMBO Vittorino (V.). Signor Presidente, anche dopo qusti chiarimenti devo riconfermare la posizione dei senatori democratici cristiani e sottolineare in primo luogo che queste ultime dichiarazioni danno proprio l'impressione che si voglia discutere surrettiziamente di argomenti che non sono all'ordine del giorno e che hanno una ben più vasta portata. In secondo luogo non mi pare che manchi la possibilità, per qualsiasi componente della Commissione, di rivolgere al rappresentante del Governo tutte le eventuali richeste di chiarimento a norma dell'articolo 47 del Regolamento: infatti, in base a quest'ultimo il rappresentante del Governo può disporre, su nostra richiesta, la presenza di funzionari ed amministratori del Ministero per integrare le informazioni sulle questioni in esame.

A me sembra che la nostra determinazione non intenda precludere in via assoluta la richiesta di audizioni avanzata dal senatore Giustinelli, poichè questa sarebbe una decisione grave, ma semplicemente agevolare una maggiore speditezza dei lavori senza escludere la possibilità di approfondimenti in ordine al provvedimento in esame, per il quale – ripeto – il Governo ha dichiarato ufficialmente di essere in grado di fornirci tutte le informazioni necessarie.

GIUSTINELLI. Va bene, prendiamo atto di quanto detto dal senatore Colombo. Ci riserviamo di formalizzare, indipendentemente dal disegno di legge al nostro esame, la richesta relativa alla audizione dei responsabili delle due aziende per poter eventualmente avanzare loro delle domande.

PRESIDENTE. E ciò indipendentemente dall'esame del disegno di legge?

GIUSTINELLI. Certo, se la maggioranza non accede a questa nostra richiesta cercheremo di allargare il tiro utilizzando le possibilità che il Regolamento ci concede.

COLOMBO Vittorino (V.). Vi è la possibilità dell'indagine conoscitiva.

PRESIDENTE. Mi sembra che si sia instaurata una sorta di gara tra chi va avanti di più rispetto agli altri. Ritengo che, per rimanere nel concreto e per non complicare ulteriormente l'ordine dei nostri lavori, occorra trovare una soluzione equilibrata.

COLOMBO Vittorino (V.). Scusi, signor Presidente, ma ritenevo di essere stato comprensivo nei confronti dei senatori comunisti.

PRESIDENTE. Forse non ci comprendiamo. Si potebbe trovare una soluzione anche informale.

PACINI, *relatore alla Commissione*. A prescindere dalle posizioni che si sono determinate e cercando di fare uno sforzo per superare la situazione attuale, credo che si potrebbe avviare nella prossima seduta la discussione su questo disegno di legge. Se poi i colleghi comunisti, come appare chiaramente dai loro interventi, hanno dei problemi che riguardano la prospettiva di riforma, essi potranno porre i loro quesiti al rappresentante del Governo che sarà in quella sede presente.

In tale maniera se dovesse nascere in seno alla Commissione l'esigenza di un approfondimento (che però è esterno rispetto al disegno di legge perchè concerne la riforma delle due aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni), la Commissione stessa potrebbe accogliere l'ipotesi di un'indagine che non blocchi l'*iter* del provvedimento, ma che contemporaneamente risolva il problema.

Sulla base di queste indicazioni non acutizzerei un contrasto che è stato comunque utile per capire le esigenze qui manifestate. Ripeto, avviamo la discussione del disegno di legge durante la quale potremo constatare le varie problematiche che possono essere connesse al provvedimento. Esse, a quel punto, potranno essere scorporate e formare oggetto di ulteriori iniziative della Commissione per acquisire quegli opportuni elementi informativi che possono interessare tutti e non soltanto i colleghi comunisti. Credo che con questa ipotesi di lavoro si possa avviare l'esame del disegno di legge senza acutizzare una discussione che potrebbe non essere proficua ai fini dei risultati che vogliamo realizzare tutti quanti.

LOTTI. Mi sembra che l'intervento del collega Pacini abbia riportato la discussione su un binario quanto meno prossimo alle nostre intenzioni.

Non è affatto vero che siamo di fronte ad un provvedimento di scarso rilievo.

COLOMBO Vittorino (V.). Nessuno pensa questo.

LOTTI. È una frase retorica.

COLOMBO Vittorino (V.). Ma una cosa del genere era stata detta anche prima.

LOTTI. Chiedo scusa ai colleghi, ma mi sto interrogando su un provvedimento che ha una notevole importanza perchè di fatto mette mano alla ridisegnazione della mappa della dirigenza del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e anche della Società telefonica.

Pertanto vogliamo capire come si inserisce questo provvedimento nell'ambito dei processi di riforma che devono essere necessariamente avviati e soprattutto nell'ambito di una situazione dell'Azienda delle poste che vede delle strane contraddizioni, senatore Colombo. Infatti da un lato l'azienda propone la riorganizzazione dell'assetto dirigente e – anche se non voglio ricordare l'ordine del giorno da noi presentato in sede di discussione del bilancio per il 1984 – prosegue con le assunzioni, mentre dall'altro vi è un calo impressionante del volume del traffico garantito dal sistema pubblico in presenza, invece, di una continua espansione dei servizi alternativi.

Ora, può anche essere che rimettendo mano alla dirigenza dell'azienda e quindi prospettando un diverso inquadramento della stessa si possano ottenere dei miglioramenti in termini di efficienza e di funzionalità, ma è appunto su tale questione che noi vorremmo avere una serie di garanzie. Oggi infatti siamo di fronte ad un assunto mentre la relazione governativa al disegno di legge non è affatto esauriente.

Quindi nella prossima riunione porremo i nostri quesiti al Governo e ci auguriamo che esso sia in grado di fornire risposte precise e puntuali. Se sarà necessario, in quella sede – mi sembra che il collega Pacini non lo abbia escluso – si potrà valutare di nuovo l'opportunità di sentire altre voci anche sul piano tecnico, cosa che invece non sarà necessaria qualora le risposte del Governo fossero esaurienti. Detto questo, sia chiaro che non abbiamo alcuna intenzione di bloccare l'*iter* del disegno di legge, tuttavia non crediamo che sia serio affrontare ed approvare senza le necessarie riflessioni un provvedimento che pone problemi di tale portata.

È con questo spirito che i colleghi comunisti sono prima intervenuti. Con il mio intervento ho inteso solo chiarire il nostro atteggiamento molto attento ad un provvedimento che, anche se si presenta scarno, è ricco di implicazioni di carattere politico più generale che riguardano l'Azienda delle poste.

PRESIDENTE. Ritengo che la Commissione possa convenire sulla proposta del senatore Pacini e concludere per il momento i suoi lavori.

Non facendosi osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 18,45.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO