

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

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

### RESOCONTO STENOGRAFICO

#### MERCOLEDÌ 2 DICEMBRE 1987

(Pomeridiana)

Presidenza del presidente SPADOLINI,  
indi del vice presidente SCEVAROLLI  
e del vice presidente DE GIUSEPPE

#### INDICE

<b>CONGEDI E MISSIONI</b> .....	Pag. 3	GITTI, <i>sottosegretario di Stato per il tesoro</i> ..	Pag. 7, 10, 12
<b>COMMISSIONE PARLAMENTARE DI VIGILANZA</b>		* LIBERTINI (PCI) .....	29 e <i>passim</i>
Ufficio di Presidenza .....	3	BERNARDI (DC) .....	30
<b>DISEGNI DI LEGGE</b>		* RIVA ( <i>Sin Ind.</i> ) .....	30, 71
<b>Seguito della discussione:</b>		GIUSTINELLI (PCI) ..	36, 68
«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988)» (470):		* RASTRELLI (MSI-DN) ..	39
PRESIDENTE .....	3	* SANTINI (PSI) ..	40
^ MICOLINI (DC) ..	5, 7	SPADACCIA ( <i>Fed Eur. Ecol.</i> ) ..	48
* POLLICE ( <i>Misto-DP</i> ) .....	6 e <i>passim</i>	PINNA (PCI) ..	50
CASCIA (PCI) .....	6, 8	REZZONICO (DC) ..	52
FORTE (PSI), <i>relatore generale</i> .....	7 e <i>passim</i>	CROCETTA (PCI) ..	54
		SENESI (PCI) ..	55, 62
		ABIS (DC), <i>relatore generale</i> ..	55
		* AMATO, <i>vice presidente del Consiglio dei ministri e ministro del tesoro</i> ..	58
		* BOATO ( <i>Fed Eur. Ecol.</i> ) ..	63, 67
		MARIOTTI ( <i>Fed. Eur. Ecol.</i> ) ..	64
		ANDÒ (DC) ..	70
		CORLEONE ( <i>Fed Eur. Ecol.</i> ) ..	71

**RICHIAMO AL REGOLAMENTO**

PRESIDENTE .....	Pag 72
GIUSTINELLI (PCI) .....	72

**DISEGNI DI LEGGE****Ripresa della discussione del disegno di legge n. 470:**

LIBERTINI (PCI) .....	73, 82
BERNARDI (DC) .....	77
ULIANICH (Sin. Ind) .....	81
BOATO (Fed. Eur. Ecol) .....	82
GIUSTINELLI (PCI) .....	85
LOTTI (PCI) .....	87
SPADACCIA (Fed Eur. Ecol.) ..	88
Votazioni a scrutinio segreto . . . . .	75, 79, 83

**ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE  
DI GIOVEDÌ 3 DICEMBRE 1987 .....**

Pag 89

**ALLEGATO****DISEGNI DI LEGGE**

Annunzio di presentazione .....	90
---------------------------------	----

**CORTE DEI CONTI**

Registrazioni con riserva . . . . .	90
-------------------------------------	----

**INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI**

Annunzio .....	90, 91, 93
Interrogazioni da svolgere in Commissione ..	100

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

## Presidenza del presidente SPADOLINI

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

DELL'OSSO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

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

### Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Andreatta, Bissi, Bozzello Verole, Ferrari-Aggradi, Giagu Demartini, Malagodi, Napoleoni, Ongaro Basaglia, Orlando, Sanna, Sirtori, Strehler, Vettori.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Cannata, Fassino, Filetti, Fioret, Greco, Parisi, Pieralli, Salvi, Taramelli, a Parigi, per attività dell'UEO.

### Commissione parlamentare di vigilanza sull'anagrafe tributaria, ufficio di presidenza

PRESIDENTE. La Commissione parlamentare di vigilanza sull'anagrafe tributaria, nella seduta odierna, ha proceduto alla propria costituzione eleggendo Presidente il senatore D'Amelio, Vice Presidente l'onorevole Auleta e Segretario l'onorevole Piro.

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

### Seguito della discussione del disegno di legge:

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988)» (470)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 470. Riprendiamo l'esame degli articoli, nel testo proposto dalla Commissione.

Passiamo all'esame dell'articolo 15:

Art. 15.

1. La misura contributiva di cui all'articolo 4, comma primo, della legge 16 febbraio 1977, n. 37, già fissata all'8 per cento dall'articolo 20, comma 1, della legge 28 febbraio 1986, n. 41, è elevata al 9 per cento dal 1° gennaio 1988. Per i lavoratori autonomi ed i concedenti di terreni a mezzadria e a colonia, la quota capitaria annua, di cui all'articolo 4, comma secondo, della legge 16 febbraio 1977, n. 37, come modificata dal decreto-legge 29 luglio 1981, n. 402, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 settembre 1981, n. 537, e dall'articolo 13 della legge 10 maggio 1982, n. 251, già fissata in lire 250.000 dall'articolo 20, comma 1, della legge 28 febbraio 1986, n. 41, è elevata a lire 500.000 dal 1° gennaio 1988.

2. Per le aziende situate nei territori montani di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601, nonché nelle zone agricole svantaggiate, delimitate ai sensi dell'articolo 15 della legge 27 dicembre 1977, n. 984, la quota capitaria annua, già fissata in lire 170.000 dall'articolo 20, comma 2, della legge 28 febbraio 1986, n. 41, è elevata a 340.000 dal 1° gennaio 1988.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Sostituire l'articolo con il seguente:*

«1. La misura contributiva di cui all'articolo 4, primo comma, della legge 16 febbraio 1977, n. 37, già fissata all'8 per cento dall'articolo 20, comma 1, della legge 28 febbraio 1986, n. 41, è elevata al 9 per cento dal 1° gennaio 1988. Per i lavoratori autonomi ed i concedenti di terreni a mezzadria e a colonia, la quota capitaria annua, di cui all'articolo 4, secondo comma, della legge 16 febbraio 1977, n. 37, come modificata dal decreto-legge 29 luglio 1981, n. 402, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 settembre 1981, n. 537, e dall'articolo 13 della legge 10 maggio 1982, n. 251, già fissata in lire 250.000 dall'articolo 20, comma 1, della legge 28 febbraio 1986, n. 41, è aumentata di lire 50.000 dal 1° gennaio 1988 e di ulteriori lire 100.000 dal 1° gennaio 1989.

2. Per le aziende situate nei territori montani di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601, nonché nelle zone agricole svantaggiate delimitate ai sensi dell'articolo 15 della legge 27 dicembre 1977, n. 984, la quota capitaria annua, già fissata in lire 170.000 dall'articolo 20, comma 2, della legge 28 febbraio 1986, n. 41, è aumentata di lire 25.000 dal 1° gennaio 1988 e di ulteriori lire 50.000 dal 1° gennaio 1989».

15.1

MICOLINI, MORA, VERCESI, COVIELLO

*Al comma 1, sostituire le parole: «è elevata al 9 per cento», con le altre: «è elevata di una percentuale pari al tasso programmato di inflazione per il 1988».*

15.2

POLLICE

*Al comma 1, sopprimere le parole da: «Per i lavoratori autonomi» fino a: «1° gennaio 1988».*

15.6 CASCIA, LOPS, MARGHERITI, CASADEI LUCCHI,  
SCIVOLETTO, TRIPODI

*Al comma 1, sostituire le parole: «1° gennaio 1988» con le altre: «1° luglio 1988».*

15.5 DIANA

*Al comma 1, sostituire le parole: «è elevata a lire 500.000», con le altre: «è elevata di una percentuale pari al tasso programmato di inflazione per il 1988».*

15.3 POLLICE

*Sopprimere il comma 2.*

15.7 CASCIA, LOPS, CASADEI LUCCHI, SCIVOLETTO,  
MARGHERITI, TRIPODI

*Al comma 2, sostituire le parole: «è elevata a lire 340.000», con le altre: «è elevata di una percentuale pari al tasso programmato di inflazione per il 1988».*

15.4 POLLICE

Invito i presentatori ad illustrarli.

\* MICOLINI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la presentazione dell'emendamento 15.1, tendente a sostituire interamente l'articolo 15 del disegno di legge n. 470, inerente l'INAIL, è una proposta che per certi versi si illustra da sè, anche se va data una spiegazione un po' più completa sull'intero argomento.

L'agricoltura è sotto accusa per il problema dell'INAIL, anche se ci dimentichiamo troppo spesso che si era partiti con otto milioni di lavoratori, mentre oggi tale cifra si è ridotta a un milione e la contribuzione è riservata solo ed esclusivamente agli attivi in agricoltura.

Gli aumenti predisposti dal disegno di legge finanziaria 1987 comprendevano già una serie di aumenti interessanti il mondo dell'agricoltura, accompagnati da aumenti previsti per il settore della montagna nell'articolo 12 e comprensivi degli aumenti previsti dall'articolo 13.

Ma l'aumento predisposto e inerente l'articolo ora al nostro esame è tre volte superiore a quanto previsto dall'articolo inizialmente predisposto dal disegno di legge finanziaria 1986.

Le quote capitali erano portate a 500.000 lire; e noi con questo nuovo articolo pilotiamo questi aumenti negli anni successivi. Ciò lo facciamo convinti che il problema dell'INAIL è un argomento che ci riguarda e che interessa pure il mondo agricolo, anche se al Governo diciamo che bisogna trovare elementi di riforma per recuperare interventi anche nel settore agricolo più vicino, e non solo per quella parte che riguarda i cosiddetti «professionali».

Se oggi si verifica un incidente in agricoltura ai lavoratori *part-time* o ad altri soggetti, sempre in questo campo, noi li riteniamo obbligatoriamente assicurati. Invece, non li riteniamo obbligatoriamente assicurati quando li chiamiamo a compartecipare alle gestioni dell'INAIL. Quindi abbiamo gli effetti negativi dell'assicurazione obbligatoria, ma non abbiamo gli effetti positivi del pagamento *ad hoc* per questi soggetti specifici.

È pertanto con questa logica che noi presentiamo l'emendamento sostitutivo dell'articolo 15, proprio per affrontare la riforma nei prossimi anni e nello stesso tempo offrire al Governo un'ipotesi di recupero graduale e «paracadutato» nel tempo degli aumenti necessari per una più equilibrata gestione della politica dell'INAIL.

Per tale motivo chiediamo l'assenso di questa Assemblea.

\* POLLICE. Intervengo, signor Presidente, per illustrare congiuntamente gli emendamenti 15.2, 15.3 e 15.4.

Le considerazioni che poco fa ha svolto il collega Micolini sono convincenti, perlomeno per me, e spero che siano convincenti anche per il resto dell'Aula. I miei emendamenti erano legati però ad un discorso che vado facendo un po' su tutto il meccanismo della tassazione; io propongo che non si fissi un'aliquota determinata, ma si tenga conto del tasso programmato di inflazione per il 1988. Perché insisto? Lo vedremo più avanti nell'esame di altri articoli, ma dico fin d'ora che stamattina sono stato rimproverato dal professor Forte di richiamarmi al tasso inflattivo programmato per il 1988, perchè, come dice appunto il professore, tale richiamo comporterebbe un'automaticità: in realtà ogni anno questi provvedimenti vengono presi, ogni anno c'è un riferimento ben preciso e quindi un aumento dell'aliquota e quindi ancora un aumento di tributi. Riferendosi al tasso programmato d'inflazione, penso che si vada tranquillamente (anche se noi siamo contrari) perlomeno al passo dell'inflazione.

Lo stesso discorso vale per gli emendamenti 15.3 e 15.4. È una questione che ripropongo con estrema semplicità.

La considerazione invece sul settore agricolo e sullo stato di abbandono che c'è in particolari settori l'ha già fatta il collega Micolini e io mi rimetto a quanto da lui detto.

CASCIA. Signor Presidente, intervengo per illustrare gli emendamenti 15.6 e 15.7.

I nostri emendamenti sono soppressivi dell'aumento della contribuzione stabilito con il disegno di legge finanziaria «numero due», perchè in verità devo dire che nel testo originario della finanziaria questi aumenti contributivi per il settore dell'INAIL per l'agricoltura non erano previsti. I nostri emendamenti sono soppressivi dell'aumento per due ragioni. In primo luogo perchè gli aumenti contributivi per il 1988 erano già stati stabiliti dalla legge finanziaria del 1986: infatti il Governo per anni era rimasto inerte relativamente all'aggiornamento della contribuzione dei coltivatori per l'INAIL, per l'infortunistica, e poi nel 1986 si stabilì, con la finanziaria di allora, un aumento graduale della contribuzione che dovesse valere per il 1986, per il 1987 e anche per il 1988. Pertanto questi aumenti, colleghi senatori, sono aggiuntivi a quelli già previsti per l'anno '88.

La seconda ragione per la quale noi proponiamo gli emendamenti soppressivi è che per la verità il Governo non affronta il problema

fondamentale che riguarda il disavanzo dell'INAIL per la gestione agricola. Il problema fondamentale è che è necessaria una riforma nel sistema assicurativo dei lavoratori agricoli: bisogna passare dal sistema della capitalizzazione al sistema della ripartizione, come succede per gli altri settori. Finchè non si affronta il problema della riforma, la questione non sarà risolta e ci troveremo a continuare a chiedere ai coltivatori aumenti contributivi ingiusti, perchè sono per quota capitaria, senza tener conto del loro reddito. Sono particolarmente ingiusti, signor Presidente, quelli previsti per le zone montane e per le zone svantaggiate, i cui coltivatori per la verità – ormai su questo sono d'accordo tutti – dovrebbero, anzichè essere gravati da contribuzioni, ricevere addirittura una indennità di presenza perchè la loro funzione in quei territori è fondamentale per la conservazione dell'ambiente.

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

FORTE, *relatore generale*. Dopo l'ampia esposizione sull'emendamento presentato dai senatori Micolini, Mora, Vercesi e Coviello e sugli altri emendamenti che, benchè in parte diversi nel contenuto, mirano ad un obiettivo analogo, reputo che possa essere presentata una modifica all'emendamento 15.1.

Si tratta di aggiungere, al primo comma in fine, «e di ulteriori 100.000 lire dal 1° gennaio 1990», e al secondo comma, in fine, «e di ulteriori lire 50.000 dal 1° gennaio 1990», mantenendo il livello desiderato dal Governo, peraltro con una maggiore gradualità. In altre parole, con la proposta di modifica che sto proponendo, si adotta una linea intermedia tra questo emendamento e gli altri emendamenti all'articolo 15, che nel loro spirito tendono a mitigare il nuovo carico fiscale, e il testo del Governo, che tende ad attuarlo con maggiore rapidità.

Il nuovo testo, che consegnerò subito alla Presidenza, è già pronto per l'uso ed è da considerarsi come una vera ricetta medica.

Mi auguro che l'emendamento possa essere accolto con questa modifica.

PRESIDENTE. Senatore Micolini, lei condivide le modifiche proposte dal relatore?

MICOLINI. Sì, signor Presidente. Vorrei soltanto pregare il Governo di utilizzare questo tempo sufficientemente lungo per rivedere complessivamente, in termini di riforma globale, anche tale tipo di intervento che vale per tutti. È un recupero dell'INAIL, anche per i soggetti che oggi ricevono solo i benefici senza avere alcun onere a carico.

GITTI, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il Governo esprime parere favorevole all'emendamento 15.1, presentato dai senatori Micolini, Mora, Vercesi e Coviello, così come modificato dal relatore; conseguentemente esprime parere contrario agli altri. La sollecitazione avanzata dal senatore Micolini verrà presa in attenta considerazione.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 15.1.

CASCIA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASCIA. Signor Presidente, votiamo contro questo emendamento. Ci fa piacere che la Democrazia cristiana si è convinta a presentare un emendamento modificativo degli aggravati contributivi molto pesanti stabiliti dalla finanziaria, però questo emendamento, così come è stato modificato dal relatore, se da un lato diluisce gli aumenti (previsti dalla finanziaria in un solo anno) in tre anni – come si è dimostrato nel triennio passato e così come paventava anche il collega Micolini – dà la possibilità al Governo di continuare a non affrontare il problema vero, che è quello della riforma. In sostanza, in questo modo si chiede ai coltivatori, anche se diluito in tre anni anziché in uno, l'aumento della contribuzione, però non affrontando il problema della riforma, così come è accaduto nel triennio precedente, dato che c'era questo impegno anche allora. Succederà dunque che la situazione della gestione agricola dell'INAIL continuerà ad aggravarsi e noi avremo dato ancora una volta al Governo la possibilità di continuare a non affrontare i problemi.

POLLICE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLLICE. Signor Presidente, mi associo alle dichiarazioni fatte dal compagno e collega Cascia.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 15.1, presentato dal senatore Micolini e da altri senatori, con la modifica indicata dal relatore e accolta dai presentatori, sostitutivo dell'intero articolo:

**È approvato.**

Restano pertanto preclusi i restanti emendamenti.

Passiamo all'esame dell'articolo 16:

#### Art. 16.

1. L'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL), in deroga al disposto dell'articolo 14, terzo comma, lettera *q*), della legge 23 dicembre 1978, n. 833, provvede agli accertamenti, alle certificazioni e ad ogni altra prestazione medico-legale sui lavoratori infortunati e tecnopatici.

2. Al fine di garantire agli infortunati sul lavoro e ai tecnopatici la maggiore tempestività delle prestazioni da parte dell'INAIL, le Regioni stipulano convenzioni con detto Istituto secondo uno schema-tipo approvato dal Ministro della sanità, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per disciplinare l'erogazione da parte dell'Istituto stesso,

congiuntamente agli accertamenti medico-legali, delle prime cure ambulatoriali necessarie in caso di infortunio sul lavoro e di malattia professionale, e per stabilire gli opportuni coordinamenti con le unità sanitarie locali.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Al comma 1, sopprimere le parole: «e ad ogni altra prestazione medico-legale».*

16.1

POLLICE

*Sopprimere il comma 2.*

16.2

POLLICE

*Al comma 2, sopprimere le parole: «per disciplinare l'erogazione da parte dell'Istituto stesso,» e le parole: «delle prime cure ambulatoriali necessarie in caso di infortunio sul lavoro e di malattia professionale, e».*

16.3

POLLICE

Invito il presentatore ad illustrarli.

È ancora in scena lei, senatore Pollice.

\* POLLICE. Signor Presidente, lei è simpaticissimo, però ho necessità di far presente una posizione molto difficile.

Essendo solo, sembrerebbe che io parli sempre ma è che...

PRESIDENTE. Raccomando ai colleghi di ascoltare il senatore Pollice, il quale, essendo un gentiluomo, è più breve se è ascoltato con maggiore attenzione.

POLLICE. Lei è molto gentile, signor Presidente.

Prima di illustrare i tre emendamenti, vorrei far notare ai colleghi un dato che ci è stato fornito dal solerte Ufficio studi della Camera dei deputati a proposito dell'INAIL: lo faccio per ampliare un dato e soprattutto sperando che i giornali ne prendano nota. Mi riferisco alla gestione e ai risultati di esercizio dell'INAIL.

L'INAIL aveva un consuntivo nel 1986 che ammontava a meno 1.493 miliardi e un saldo di cassa di più 276 miliardi; per il 1987 un preconsuntivo di meno 2.200 miliardi ed un saldo di cassa di meno 283 miliardi. Nella previsione per il 1988, sempre per l'INAIL, sono previsti meno 2.555 miliardi ed un saldo di cassa di meno 540 miliardi.

Ho voluto citare questi dati perchè giustificano gli emendamenti che ho presentato.

Gli emendamenti tendono a cancellare questa vicenda dell'INAIL, perchè in realtà si vogliono dare a questo istituto altre prestazioni, a cominciare da quelle medico-legali. Non riesco a capire per quale motivo bisogna affidare le prestazioni medico-legali all'INAIL.

Inoltre, si vogliono ridare all'INAIL delle competenze che sono ormai delle unità sanitarie locali e quindi si stravolgono i ruoli delle unità sanitarie locali, si spogliano delle loro funzioni per darle all'INAIL che ha una gestione fallimentare di questo tipo.

Perlomeno i colleghi leggano i documenti e dopo averlo fatto trarranno le stesse conclusioni che ho tratto io.

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

FORTE, *relatore generale*. Il parere del relatore è contrario agli emendamenti in esame.

POLLICE. Per quale motivo, se non li ha neanche letti?

FORTE, *relatore generale*. Mi scusi, senatore Pollice, qui c'è un tale frastuono che non è facile seguire la discussione.

POLLICE. Non è colpa mia.

FORTE, *relatore generale*. Il discorso sulle invalidità per noi è collegato ad un altro emendamento. Tuttavia fino ad ora l'impostazione accolta è quella che c'è sembrata migliore, in relazione alle esigenze che sono state indicate nelle relazioni del Governo sulla lievitazione della spesa pubblica per questo settore. Le misure correttive che sono state adottate quale soluzione di compromesso rispetto alle formule iniziali ci sembrano valide. Quindi il relatore esprime parere contrario sugli emendamenti del senatore Pollice.

GITTI, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Anche il parere del Governo è contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 16.1, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 16.2, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 16.3, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'articolo 16.

**È approvato.**

Passiamo all'esame dell'articolo 17:

#### Art. 17.

1. A decorrere dal periodo di paga in corso dalla data del 1° gennaio 1988, le misure dei contributi a percentuale per il finanziamento del Fondo

pensioni dei lavoratori dello spettacolo di cui all'articolo 2, comma secondo, del decreto del Presidente della Repubblica 31 dicembre 1971, n. 1420, e successive modificazioni e integrazioni, sono rispettivamente elevate dal 24,20 per cento al 25,50 per cento, di cui il 17 per cento a carico dei datori di lavoro, e dal 23,38 per cento al 24,60 per cento, di cui il 17,45 per cento a carico dei datori di lavoro.

2. Per le imprese di esercizio delle sale cinematografiche il contributo a percentuale è elevato dal 21,38 per cento al 22,50 per cento, di cui il 15,45 per cento a carico dei datori di lavoro.

3. La misura del contributo di solidarietà di cui all'articolo 2, comma terzo, del decreto del Presidente della Repubblica 31 dicembre 1971, n. 1420, e successive modificazioni e integrazioni, è elevata dal 3 per cento al 5 per cento, di cui il 2,50 per cento a carico dei datori di lavoro.

4. Resta fermo il disposto del secondo comma dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 31 dicembre 1971, n. 1420.

**È approvato.**

Passiamo all'esame dell'articolo aggiuntivo proposto con il seguente emendamento:

*Dopo l'articolo 17 inserire il seguente:*

*«Art. 17-bis.*

1. Al fine di ridurre i disavanzi di bilancio, o di finanziare servizi con caratteri di socialità forniti gratuitamente a tariffe ridotte, i comuni, le regioni o loro consorzi possono costituire aziende, municipalizzate o a capitale pubblico, anche con la eventuale partecipazione di cooperative di produzione e lavoro, per la produzione di beni o di servizi a remunerazione».

17.0.1

POLLICE

Invito il presentatore ad illustrarlo.

\* POLLICE. Signor Presidente, ho proposto l'inserimento di questo articolo aggiuntivo, 17-bis, al fine di ridurre il disavanzo del bilancio o di finanziare servizi con carattere di socialità forniti gratuitamente a tariffe ridotte. A tal fine le regioni, i comuni o i loro consorzi possono costituire aziende, municipalizzate o a carattere pubblico, anche con l'eventuale partecipazione di cooperative di produzione e lavoro, per la produzione di beni o di servizi a remunerazione.

È chiaro che la proposta è finalizzata alla creazione per i comuni di un ruolo attivo al fine di recuperare risorse anche con iniziative imprenditoriali, come alternativa al recupero per via fiscale o parafiscale. Ridare poi un ruolo economico e produttivo agli enti locali significa anche ricostruire la possibilità di un loro controllo dello sviluppo e dei territori del loro ambito.

PRESIDENTE. Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a prununziarsi sull'emendamento in esame.

FORTE, *relatore generale*. Trovo che questo emendamento sia molto interessante e pertanto mi rimetto al Governo.

GITTI, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 17.0.1, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Passiamo all'esame dell'articolo 18:

### CAPO III

#### DISPOSIZIONI PER I SETTORI DEI TRASPORTI E DELLE COMUNICAZIONI

##### Art. 18.

1. Per l'anno 1988, il fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private è stabilito in lire 4.643 miliardi, ivi compresa la variazione da determinarsi ai sensi dell'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151, modificato dall'articolo 27-*quater* del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 786, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1982, n. 51.

2. L'importo di lire 4.643 miliardi, di cui al comma 1, è finanziato per lire 531.771.982.000 e per lire 88.614.319.000 mediante riduzione, rispettivamente, dei fondi di cui agli articoli 8 e 9 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ai sensi dell'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151.

3. Per l'anno 1988, l'apporto statale in favore dell'Ente Ferrovie dello Stato, ai sensi e per gli effetti delle disposizioni di cui alle lettere *b)*, *c)* e *d)* dell'articolo 17 della legge 17 maggio 1985, n. 210, è così determinato:

*a)* quanto alla lettera *b)*, oneri di infrastrutture successivi al 31 dicembre 1987, lire 2.960 miliardi;

*b)* quanto alla lettera *c)*, onere per capitale ed interessi, valutato in lire 500 miliardi per ciascuno degli anni 1989 e 1990, derivante dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato che l'Ente è autorizzato a contrarre nel secondo semestre dell'anno 1988 fino all'ammontare di lire 5.000 miliardi, di cui lire 2.000 miliardi per il finanziamento degli oneri per rinnovi e miglioramenti e lire 3.000 miliardi quale quota per l'anno medesimo per l'attuazione del programma poliennale di investimenti predisposto in attuazione dell'articolo 3, punto 3), della stessa legge 17 maggio 1985, n. 210. Ai mutui di cui al presente comma si applicano le norme di cui agli articoli 3 e 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280, e ad,articolodo 5 delda legge 12 febbraio 1981, n. 17, e successive loro modificazioni:

c) quanto alla lettera d), sovvenzioni straordinarie ai fini dell'equilibrio del bilancio di previsione dell'Ente, lire 1.097,3 miliardi.

4. Per l'anno 1988, sono determinate in lire 730 miliardi le compensazioni spettanti all'Ente Ferrovie dello Stato per mancati aumenti tariffari di anni precedenti ed in lire 1.141,1 miliardi quelle a copertura del disavanzo del fondo pensioni ai sensi dell'articolo 21, ultimo comma, della legge 17 maggio 1985, n. 210.

5. Ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 4 della legge 10 febbraio 1982, n. 39, concernente potenziamento dei servizi postali, l'importo complessivo di lire 2.750 miliardi previsto dall'articolo 1 della predetta legge, già elevato dalle leggi 27 dicembre 1983, n. 730, 28 febbraio 1986, n. 41, e 22 dicembre 1986, n. 910, a lire 5.189 miliardi, viene ulteriormente elevato a lire 5.246 miliardi.

6. Gli importi già stabiliti per i settori di intervento dall'articolo 2 della citata legge 10 febbraio 1982, n. 39, restano tutti confermati, salvo le seguenti rideterminazioni:

a) da lire 68 miliardi a lire 75 miliardi per il potenziamento e lo sviluppo dell'attività scientifica;

b) da lire 100 miliardi a lire 150 miliardi per il risanamento delle sedi e degli impianti di uffici e stabilimenti postali non idonei sotto il profilo dell'igiene e della sicurezza del lavoro.

7. Ai fondi necessari per il finanziamento della maggiore occorrenza di lire 57 miliardi, di cui al comma 5, si provvede con operazioni di credito cui si applicano tutte le disposizioni contenute negli articoli 5 e 6 della legge 10 febbraio 1982, n. 39.

8. L'Amministrazione postelegrafonica è autorizzata ad assumere, anche in via immediata, impegni fino alla concorrenza della predetta maggiore occorrenza di lire 57 miliardi.

9. I pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti nel bilancio dell'Amministrazione postelegrafonica che, per effetto delle disposizioni di cui al comma 6, restano determinati come segue:

a) lire 771 miliardi per l'anno 1988;

b) lire 531 miliardi per l'anno 1989;

c) lire 57 miliardi per l'anno 1990.

10. Al fine di far fronte agli oneri derivanti dall'ammortamento dei mutui che le ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa sono autorizzate a contrarre ai sensi dell'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, lo stanziamento che in ciascuno degli anni dal 1988 al 1990 è iscritto allo specifico capitolo 7304 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per la concessione dei previsti contributi per capitale ed interessi è rideterminato in lire 200 miliardi per l'anno 1988, in lire 500 miliardi per l'anno 1989 ed in lire 700 miliardi per l'anno 1990. Per gli anni successivi si provvede ai sensi dell'articolo 19, quattordicesimo comma, della legge 22 dicembre 1984, n. 887.

11. I comuni già impegnati nella costruzione di sistemi ferroviari passanti sono autorizzati ad assumere mutui fino alla concorrenza di 700 miliardi di lire da destinare al parziale finanziamento dell'opera. Con decreto

del Ministro del tesoro è stabilita la misura del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui predetti, entro un limite massimo di 4 punti percentuali. Il relativo onere è valutato in lire 28 miliardi annui.

12. Per la redazione del progetto di massima dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina, nonché per i relativi studi e le necessarie verifiche, ivi comprese le valutazioni di impatto ambientale, è autorizzata la spesa di lire 60 miliardi, in ragione di lire 30 miliardi per ciascuno degli anni 1988 e 1989, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti per la erogazione in favore della Società dello stretto di Messina.

13. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Ente Ferrovie dello Stato adotta, ai sensi dell'articolo 3, punto 3), della legge 17 maggio 1985, n. 210, un programma quinquennale volto a conseguire il graduale azzeramento della sovvenzione straordinaria dello Stato di cui all'articolo 17, quarto comma, lettera *d*), della richiamata legge n. 210 del 1985, nonché la progressiva riduzione dei trasferimenti di cui alla lettera *b*) del medesimo articolo 17. Ferma restando la previsione di cui all'articolo 8 della legge n. 210 del 1985, a decorrere dal 1989 la predetta sovvenzione straordinaria è comunque ridotta annualmente in misura pari a un quinto della somma a tale titolo stanziata nel bilancio dello Stato per l'anno 1988.

14. L'Ente Ferrovie dello Stato, tramite il Ministero dei trasporti, è tenuto a presentare annualmente al CIPE, entro il 30 giugno, una relazione sullo stato di attuazione delle iniziative di cui all'articolo 17, quarto comma, lettere *b*) e *c*) della legge 17 maggio 1985, n. 210. L'ulteriore assegnazione di contributi statali a tale titolo è subordinata all'effettivo utilizzo delle disponibilità già autorizzate.

15. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è tenuta a predisporre e dare immediato avvio ad un piano di riorganizzazione produttiva e razionalizzazione degli organici di personale, al fine di conseguire, attraverso un recupero di produttività, risultati di gestione che consentano la progressiva riduzione dei trasferimenti statali a pareggio di bilancio.

16. In ogni caso, a decorrere dal 1989 detti trasferimenti sono ridotti del 15 per cento annuo rispetto alla somma a tale titolo iscritta nel bilancio dello Stato per l'anno 1988, al netto degli oneri impropri che l'Amministrazione postale sostiene per servizi resi a tariffa ridotta o agevolata.

17. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 6, quarto comma, della legge 10 aprile 1981, n. 151, gli enti locali o i loro consorzi sono tenuti a dare attuazione al piano predisposto per il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio entro il termine perentorio del 31 dicembre 1988, a tal fine provvedendo ai necessari aggiornamenti del piano anche attraverso la riorganizzazione produttiva e la razionalizzazione degli organici di personale.

18. Le eventuali perdite o disavanzi dei servizi di trasporto non coperti dai contributi regionali restano comunque a carico delle singole imprese ed esercizi di trasporto, nonché a carico dei bilanci degli enti locali o dei loro consorzi, senza possibilità di rimborso da parte dello Stato.

19. I mutui di cui all'articolo 14, quindicesimo comma, della legge 22 dicembre 1984, n. 887, destinati al finanziamento dei programmi di investimento nel settore delle telecomunicazioni, possono essere contratti, oltre che con la Cassa depositi e prestiti, anche con altri istituti di credito.

Con decreto del Ministro del tesoro è stabilita la misura del concorso statale nel pagamento degli interessi sui mutui contratti con detti istituti di credito, entro il limite massimo di 4 punti percentuali. All'onere annuo, valutato in lire 40 miliardi, si fa fronte mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo n. 5957 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1988 e sui corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

*Trasferire nella tabella D, richiamata al comma 8 dell'articolo 1, l'autorizzazione di spesa di cui al comma 1.*

18.1

RIVA

*Al comma 1, dopo le parole: «aziende di trasporto pubbliche», sopprimere le seguenti: «e private».*

18.2

POLLICE

*Al comma 1 sostituire le parole: «lire 4.643 miliardi» con le altre: «lire 5.100 miliardi».*

18.48

SENESI, VISCONTI, GIUSTINELLI

*Al comma 1 sostituire le parole: «lire 4.643 miliardi» con le altre: «lire 4.665 miliardi».*

18.35

RASTRELLI, FILETTI, BIAGIONI, FLORINO, FRANCO, GRADARI, LA RUSSA, MANTICA, MISSERVILLE, MOLTISANTI, PISANÒ, PONTONE, POZZO, SIGNORELLI, SPECCHIA, VISIBELLI

*Al comma 1 sostituire le parole: «lire 4.643 miliardi» con le altre: «lire 4.665 miliardi».*

18.39

SANTINI

*Trasferire nella tabella D, richiamata al comma 8 dell'articolo 1, l'autorizzazione di spesa di cui al comma 2.*

18.3

RIVA

*Trasferire nella tabella D, richiamata al comma 8 dell'articolo 1, l'autorizzazione di spesa di cui al comma 3.*

18.4

RIVA

*Al comma 3, lettera b), sostituire il primo periodo con il seguente:*

«b) quanto alla lettera C, onere per capitale ed interessi, valutato in lire 600 miliardi per l'anno 1988 e 1.200 miliardi per ciascuno degli anni 1989 e

1990, derivanti dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato che l'Ente è autorizzato a contrarre fino all'ammontare di lire 12.000 miliardi, di cui lire 7.000 miliardi relativi ai programmi di cui alle leggi n. 17 del 1981, n. 130 del 1983, n. 887 del 1984, n. 41 del 1986 e n. 910 del 1987, lire 2.000 miliardi per il finanziamento degli oneri per rinnovi e miglioramenti e lire 3.000 miliardi quale quota per l'anno medesimo per l'attuazione del programma poliennale di investimenti predisposto in attuazione dell'articolo 3, punto 3, della stessa legge 17 maggio 1985, n. 210, con decreto in data 5 marzo 1987 del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro».

18.46

LIBERTINI, VISCONTI, SENESI, LOTTI

*Dopo il comma 3, inserire il seguente:*

«3-bis. Per l'anno 1988 l'apporto statale in favore dell'Ente Ferrovie dello Stato a titolo di compensazione per gli obblighi di servizio pubblico è la normalizzazione dei conti, in conformità dei regolamenti CEE n. 1191/1969, n. 1192/1969 e n. 1107/1970, è determinato nella somma di lire 4.395 miliardi».

18.45

LIBERTINI, LOTTI, VISCONTI, SPOSETTI, SENESI

*Trasferire nella tabella D, richiamata al comma 8 dell'articolo 1, l'autorizzazione di spesa di cui al comma 4.*

18.5

RIVA

*Dopo il comma 4, inserire il seguente:*

«4-bis. Gli stanziamenti previsti dalla legge n. 190 del 1986 per la costruzione della linea ad alta velocità sulla direttrice Milano-Napoli sono ridotti del 50 per cento. Le somme così disponibili, con le stesse modalità di erogazione, sono a disposizione dell'Ente Ferrovie dello Stato per il finanziamento di un programma, da predisporre entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, per:

- 1) adeguamento e miglioramento dell'ambiente di lavoro;
- 2) eliminazione delle barriere architettoniche nelle stazioni sede di compartimento;
- 3) avvio, ai sensi dell'articolo 2, punto F) della legge n. 210 del 1985, di un servizio regolare di cabotaggio merci tra i porti del corridoio adriatico e tirrenico».

18.6

POLLICE

*Dopo il comma 4, inserire il seguente:*

«4-ter. I commi 4 e 5 dell'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, sono abrogati. L'Ente Ferrovie dello Stato predispone, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, un piano di rilancio delle linee a scarso traffico da finanziarsi a far data dal 1989 con apposito fondo, ai sensi dell'articolo 17, lettera C, della legge n. 210 del 1985».

18.7

POLLICE

*Dopo il comma 4, inserire il seguente:*

«4-bis. I commi 4 e 5 dell'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, sono abrogati. L'Ente Ferrovie dello Stato predispone, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, un piano di rilancio delle linee a scarso traffico da finanziarsi a partire dal 1° gennaio 1989 con apposito fondo ai sensi dell'articolo 17, lettera C, della legge n. 210 del 17 maggio 1985».

18.58 SPADACCIA, BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS

*Sopprimere il comma 5.*

18.59 SPADACCIA, BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS

*Trasferire nella tabella D, richiamata al comma 8 dell'articolo 1, l'autorizzazione di spesa di cui al comma 5.*

18.8 RIVA

*Trasferire nella tabella D, richiamata al comma 8 dell'articolo 1, l'autorizzazione di spesa di cui al comma 6.*

18.9 RIVA

*Al comma 6, lettera b), sostituire la cifra: «150 miliardi» con l'altra: «300 miliardi».*

18.10 POLLICE

*Al comma 6 aggiungere le seguenti lettere:*

«b-bis) da lire 592 miliardi a lire 492 miliardi per il completamento degli impianti di meccanizzazione della rete, del movimento delle corrispondenze e dei pacchi;

b-ter) da lire 218 miliardi a lire 318 miliardi per il completamento della automazione dei servizi amministrativi contabili, nonché per il potenziamento dei servizi di banco posta, nel quadro di un piano di informatizzazione da approvare, entro il 30 giugno 1988, da parte dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, sentite le competenti Commissioni parlamentari, e da attuare entro il 1990».

18.49 GIUSTINELLI, PINNA

*Trasferire nella tabella D, richiamata al comma 8 dell'articolo 1, l'autorizzazione di spesa di cui al comma 9.*

18.11 RIVA

*Al comma 9, lettere a), b) e c), sostituire le cifre: «771 miliardi», «531 miliardi» e «57 miliardi», rispettivamente, con le altre: «821 miliardi», «581 miliardi» e «107 miliardi».*

18.12 POLLICE

*Trasferire nella tabella D, richiamata al comma 8 dell'articolo 1, l'autorizzazione di spesa di cui al comma 10.*

8.13

RIVA

*Al comma 10, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «È altresì autorizzata la contrazione di mutui finalizzati ad interventi di realizzazione e di ristrutturazione di impianti a fune e a trazione (funicolare aerea e terrestre) a valere sullo stesso stanziamento».*

18.43

BERNARDI

*Dopo il comma 11, inserire il seguente:*

«11-bis. Per le operazioni di parametrizzazione connesse alle sovvenzioni di cui alla legge 8 giugno 1978, n. 297, l'importo convenzionale di base delle spese di esercizio è da determinare per tutte le ferrovie - a modifica di quanto previsto alla lettera a) dell'articolo 3, della legge citata - con riferimento a quelle verificatesi nell'anno 1985. Eventuali variazioni delle voci fondamentali di spesa di cui all'articolo 2, lettera B, del decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 1980, n. 191, che si rendessero necessarie in funzione delle mutate condizioni tecnologiche dell'esercizio ferroviario sono disposte dal Ministro dei trasporti sentito il Comitato Tecnico interministeriale di cui all'articolo 13 della legge stessa. Per le aziende concessionarie di ferrovie che - sentite le Regioni interessate - realizzano opere di ammodernamento e potenziamento avvalendosi dei mutui contraibili ai sensi dell'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, la scadenza delle relative concessioni è prorogata sino a 25 anni a partire dalla data di ultimazione delle opere. Per il periodo precedente le concessioni sono prorogate, ove necessario - intese le Regioni interessate - per il periodo occorrente per l'esecuzione delle opere stesse».

18.42

REZZONICO, PATRIARCA

*Dopo il comma 11, inserire i seguenti:*

«11-bis. Per il finanziamento degli interventi finalizzati alla realizzazione di aree attrezzate di autoparcheggio e per la costruzione, ampliamento, ristrutturazione e mutamento di destinazione di edifici e di aree da adibirsi ad autosili per il ricovero custodito di autoveicoli, la dotazione del fondo di cui all'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151, è integrata per il triennio 1988-1990 con l'ulteriore complessiva assegnazione di lire 500 miliardi, ripartiti in ragione di lire 100 miliardi per il 1988 e 200 miliardi per gli anni successivi.

11-ter. Le somme sono assegnate ai Comuni a titolo di contributo in conto interessi. La misura dell'interesse è determinata con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con i Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici e delle aree urbane.

11-quater. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e delle aree urbane, previa delibera del Comitato dei Ministri di cui all'articolo 2 della legge 15 giugno 1984, n. 245, integrato con il Ministro delle aree urbane, sono fissati i criteri per la ripartizione del

contributo fra i comuni, sulla base di singole proposte accompagnate da analisi costi-benefici e piani finanziari. Con analogo provvedimento ministeriale, previa approvazione dei singoli progetti, si provvede alle relative assegnazioni».

18.50

SENESI, VISCONTI, LOTTI, GIUSTINELLI

*Sopprimere il comma 12.*

18.14

POLLICE

*Sopprimere il comma 12.*

18.60

SPADACCIA, BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS

*Trasferire nella tabella C, richiamata al comma 6 dell'articolo 1, l'autorizzazione di spesa di cui al comma 12.*

18.15

RIVA

*Al comma 12 sostituire le parole da: «la spesa» fino a: «1989,» con le altre: «la spesa di lire 10 miliardi, in ragione di lire 5 miliardi per ciascuno degli anni 1988 e 1989».*

18.51

LIBERTINI, CROCETTA, LOTTI

*Al comma 12 sostituire le parole: «lire 60 miliardi, in ragione di lire 30 miliardi» con le altre: «lire 30 miliardi, in ragione di lire 15 miliardi».*

18.61

BOATO, SPADACCIA, CORLEONE, STRIK LIEVERS

*Al comma 12 sostituire le parole: «lire 60 miliardi, in ragione di lire 30 miliardi» con le altre: «lire 30 miliardi, in ragione di lire 10 miliardi».*

18.16

POLLICE

*Sostituire il comma 12 con il seguente:*

«12. Per la redazione del progetto di massima dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, nonchè per i relativi studi e le necessarie verifiche, è autorizzata la spesa di lire 20 miliardi per l'anno 1988 e di lire 30 miliardi per l'anno 1989, da iscriverne sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti per la erogazione in favore della Società dello Stretto di Messina».

18.44

BERNARDI

*Al comma 12 sostituire le parole: «per l'erogazione in favore della Società dello Stretto di Messina» con le altre: «per la indizione di apposito concorso internazionale».*

18.17

POLLICE

*Sostituire i commi 13 e 14 con i seguenti:*

«13. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Ente Ferrovie dello Stato adotta, ai sensi dell'articolo 3, punto 3, della legge 17 maggio 1985, n. 210, un programma quinquennale volto a conseguire il graduale azzeramento della sovvenzione straordinaria dello Stato di cui all'articolo 17, quarto comma, lettera *d*) della richiamata legge n. 210 del 1985, nonchè la riduzione dei costi dei servizi relativi ai trasferimenti di cui al medesimo articolo 17. Ferma restando la previsione di cui all'articolo 8 della legge n. 210 del 1985, a decorrere dal 1989 la predetta sovvenzione straordinaria è comunque ridotta annualmente in misura pari ad un quinto della somma a tale titolo stanziata nel bilancio dello Stato per l'anno 1988.

14. Il sopra richiamato programma quinquennale verrà sviluppato nell'ambito delle finalità e con gli strumenti di cui all'articolo 2 della sopra citata legge n. 210 del 1985 e verrà articolato sulla base di una concertazione di programma secondo le disposizioni degli articoli 3, 4, 5 e 13 della decisione n. 327 del Consiglio CEE del 20 maggio 1975 richiamata al citato articolo 17, lettere *c*) e *d*) della legge n. 210 del 1985.

14-bis. Sempre nell'ambito del citato programma quinquennale, per quanto attiene in particolare gli strumenti attuativi richiamati alle lettere *h*), *i*) ed *l*), del citato articolo 2 della legge n. 210 del 1985 e fermo restando quanto previsto al successivo articolo 3, comma 4, della medesima legge, l'Ente Ferrovie dello Stato potrà avviare iniziative nel settore delle partecipazioni societarie in termini estensivi ad ogni attività di responsabilità dell'Ente medesimo, inclusi i settori patrimoniale e finanziario, che possa essere indirizzata al miglioramento economico-finanziario della gestione.

14-ter. La definizione del piano di risanamento basato anche sulla ottimizzazione, in ottica economico-finanziaria, dei programmi di investimento già deliberati ed ancora da completare richiamati al precedente articolo 8, comma 3, lettera *b*), ivi incluso il completamento su scala nazionale dei programmi previsti con legge 22 dicembre 1986, n. 910, determina l'istituzione dei seguenti strumenti di copertura finanziaria in sostituzione delle modalità attualmente in vigore, fatto salvo quanto previsto nel successivo ultimo comma:

*a*) un fondo di rotazione acceso presso il Ministero dei trasporti con rate di rimborso del capitale a carico dell'Ente e sue partecipate commisurate per importo e durata alla vita tecnico-finanziaria dei singoli progetti e con interessi a totale carico dello Stato;

*b*) un fondo di dotazione alimentato annualmente da finanziamenti con quote capitale e interessi a totale carico dello Stato per i progetti di investimento non aventi caratteristiche tali da essere finanziati con il fondo di rotazione. I finanziamenti trasferiti su fondo di dotazione dell'Ente a tale titolo non comporteranno carico di interessi passivi e quote di rimborso del capitale sul bilancio dell'Ente stesso.

14-quater. Sempre in relazione al richiamato piano quinquennale, l'Ente è autorizzato tra l'altro:

*a*) ad inserire nel piano un programma di esodo agevolato del personale eccedente con incentivi, da attuarsi nei limiti degli stanziamenti scritti del fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro;

b) a prevedere un programma articolato di adeguamento delle tariffe delle altre reti europee;

c) a prevedere l'estensione delle disposizioni fiscali di cui all'articolo 24 della legge n. 210 del 1985 e comunque a non considerare nell'ambito del piano di azzeramento della sovvenzione straordinaria dello Stato il carico degli oneri fiscali e tributari derivanti dalle proprie attività e da quelle previste all'articolo 2 della legge n. 210 del 1985;

d) a non considerare nel piano medesimo il carico degli oneri impropri derivanti da obbligo di servizio non coperti da appositi contributi da parte dello Stato.

14-*quinquies*. L'Ente Ferrovie dello Stato, tramite il Ministero dei trasporti, è tenuto a presentare annualmente al CIPE, entro il 30 giugno, una relazione sullo stato di attuazione delle iniziative di cui all'articolo 17, quarto comma, lettere b) e c) della legge 17 maggio 1985, n. 210. L'ulteriore assegnazione di contributi statali a tale titolo è subordinata all'effettivo utilizzo delle disponibilità già autorizzate».

18.47

BERNARDI

*Sostituire il comma 13 con i seguenti:*

«13. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Ente Ferrovie dello Stato adotta, ai sensi dell'articolo 3, punto 3), della legge 17 maggio 1985, n. 210, un programma quinquennale volto a conseguire il graduale azzeramento della sovvenzione straordinaria dello Stato di cui all'articolo 17, quarto comma, lettera d), della richiamata legge n. 210 del 1985, nonché la riduzione dei costi dei servizi relativi ai trasferimenti di cui al medesimo articolo 17. Ferma restando la previsione di cui all'articolo 8 della legge n. 210 del 1985, a decorrere dal 1989 la predetta sovvenzione straordinaria è comunque ridotta annualmente in misura pari a 1/5 della somma a tale titolo stanziata nel bilancio dello Stato per l'anno 1988. Il programma quinquennale verrà sviluppato nell'ambito delle finalità e con gli strumenti di cui all'articolo 2 della sopracitata legge n. 210 del 1985 e verrà articolato sulla base di una concertazione di programma secondo le disposizioni degli articoli 3, 4, 5 e 13 della decisione n. 327 del Consiglio CEE del 20 maggio 1975, richiamata al citato articolo 17, lettere c) e d), della legge n. 210 del 1985. Sempre nell'ambito del citato programma quinquennale, per quanto attiene in particolare agli strumenti attuativi richiamati alle lettere h), i) ed l) del citato articolo 2 della legge n. 210 del 1985, e fermo restando quanto previsto al successivo articolo 3, comma 4, della medesima legge, l'Ente Ferrovie dello Stato potrà prevedere l'avvio di iniziative nel settore delle partecipazioni societarie in termini estensivi ad ogni attività di responsabilità dell'Ente medesimo, inclusi i settori patrimoniali e finanziario, che possa essere indirizzata al miglioramento economico-finanziario della gestione. La definizione del piano di risanamento, basato anche sulla ottimizzazione, in ottica economico-finanziaria, dei programmi di investimento già deliberati ed ancora da completare richiamati al precedente articolo 8, comma 3, lettera b), ivi incluso il completamento su scala nazionale dei programmi previsti con legge 22 dicembre 1986, n. 910, determina l'istituzione dei seguenti strumenti di copertura finanziaria a

sostituzione delle modalità attualmente in vigore, fatto salvo quanto previsto nel successivo comma 16:

a) un fondo di rotazione acceso presso il Ministero dei trasporti con rate di rimborso capitale a carico dell'Ente e sue partecipate commisurate per importo e durata alla vita tecnico-finanziaria dei singoli progetti e con interessi a totale carico dello Stato;

b) un fondo di dotazione alimentato annualmente da finanziamenti con quote capitale ed interessi a totale carico dello Stato per i progetti di investimento non aventi caratteristiche tali da essere finanziati con il fondo di rotazione. I finanziamenti trasferiti sul fondo di dotazione dell'Ente a tale titolo non comporteranno carico di interessi passivi e quote di rimborso capitale sul bilancio dell'Ente stesso.

13-bis. Sempre in relazione al sopra richiamato piano quinquennale, l'Ente è autorizzato tra l'altro:

a) ad inserire nel piano un programma di esodo agevolato del personale eccedente, con incentivi da attuarsi nei limiti degli stanziamenti iscritti nel fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro;

b) a prevedere un programma articolato di adeguamento delle tariffe ai livelli delle altre reti europee;

c) a prevedere l'estensione delle disposizioni fiscali di cui all'articolo 24 della legge n. 210 del 1985 e comunque a non considerare, nell'ambito del piano di azzeramento della sovvenzione straordinaria dello Stato, il carico dei costi fiscali e tributari derivanti dalle proprie attività e da quelle previste all'articolo 2 della legge n. 210 del 1985;

d) a non considerare nel piano medesimo il carico degli oneri impropri derivanti da obblighi di servizio non coperti da appositi contributi da parte dello Stato».

18.52

ANDRIANI, LIBERTINI, LOTTI, SENESI, VISCONTI

*Al comma 13 sopprimere l'ultimo periodo.*

18.18

POLLICE

*Al comma 13 sopprimere l'ultimo periodo.*

18.62

SPADACCIA, BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS

*Al comma 13 sostituire l'ultimo periodo con il seguente:*

«Ferma restando la garanzia di un migliore *standard* qualitativo del servizio e del mantenimento delle tariffe comunque entro i margini del tasso inflattivo, nonchè la garanzia di un miglioramento delle condizioni di lavoro e di un adeguato sviluppo delle retribuzioni, il programma di cui al presente comma deve mantenere - o ripristinare, ove fossero state abolite - le ferrovie secondarie».

18.63

SPADACCIA, BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS

*Al comma 13 sostituire l'ultimo periodo con le parole:*

« , ferma restando la garanzia di un migliore *standard* qualitativo del servizio e del mantenimento delle tariffe comunque entro i margini del tasso inflattivo, nonchè la garanzia di un miglioramento delle condizioni di lavoro e di un adeguato sviluppo economico delle retribuzioni».

18.19

POLLICE

*Al comma 14 sostituire l'ultimo periodo con il seguente:*

«Il non effettivo utilizzo delle disponibilità già autorizzate a tale titolo o il non raggiungimento degli obiettivi con esse prefissati sono condizione di non assegnazione di ulteriori contributi statali e di verifica dell'assetto gestionale dell'Ente da parte degli organi competenti».

18.20

POLLICE

*Al comma 14 sostituire l'ultimo periodo con il seguente:*

«Il non effettivo utilizzo delle disponibilità già autorizzate a tale titolo o il non raggiungimento degli obiettivi con esse prefissati determinano l'impossibilità di ulteriore assegnazione di contributi statali e contemporaneamente determinano la verifica dell'assetto gestionale dell'Ente da parte degli organi competenti».

18.64

SPADACCIA, BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS

*Al comma 14 sostituire l'ultimo periodo con il seguente:*

«Tale stato di attuazione è materia di verifica programmatica e gestionale dell'Ente da parte degli organi competenti».

18.21

POLLICE

*Al comma 14 aggiungere, in fine, il seguente periodo:*

«Per consentire l'immediato utilizzo delle somme già finalizzate alla realizzazione di interventi compresi nel programma, approvati in applicazione della legge 12 febbraio 1981, n. 17, e successive integrazioni, ma non contrattualmente impegnate alla data di entrata in vigore della presente legge a causa di accertati ed obiettivi impedimenti procedurali, l'Ente Ferrovie dello Stato è autorizzato a dare corso, fino al completamento, agli interventi del medesimo programma, ancorchè non integralmente finanziati, per i quali non sussistono i predetti impedimenti, con priorità per la realizzazione degli obiettivi indicati nell'articolo 10, comma 16, della legge 28 febbraio 1986, n. 41».

18.36

RASTRELLI, FILETTI, BIAGIONI, FLORINO, FRANCO, GRADARI, LA RUSSA, MANTICA, MISSERVILLE, MOLTISANTI, PISANÒ, PONTONE, POZZO, SIGNORELLI, SPECCHIA, VISIBELLI

*Al comma 14 aggiungere, in fine, le seguenti parole:*

«Se il programma quinquennale di cui al precedente comma non è presentato nel termine di sei mesi, il Consiglio di amministrazione dell'Ente Ferrovie dello Stato viene dichiarato decaduto».

18.65

BOATO, SPADACCIA, CORLEONE, STRIK LIEVERS

*All'emendamento 18.22, al comma 14-bis, sostituire le parole: «50 miliardi» con le altre: «25 miliardi».*

18.22/1

REZZONICO, PATRIARCA, LOTTI, MARIOTTI

*All'emendamento 18.22, dopo il comma 14-ter, inserire il seguente:*

«14-quater. Al fine di incentivare la realizzazione degli impianti fissi, sedi delle attività di interporto, è autorizzata la spesa di lire 25 miliardi per ciascuno degli anni 1988, 1989 e 1990 da effettuare secondo gli indirizzi del Piano generale dei trasporti. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, sentito il comitato di cui all'articolo 34 della legge 28 febbraio 1986, n. 41, provvederà alla ripartizione delle somme stanziare e definirà i criteri specifici e le procedure per l'erogazione».

18.22/2

REZZONICO, PATRIARCA, LOTTI, MARIOTTI

*Dopo il comma 14 inserire i seguenti:*

«14-bis. Al fine di incentivare il settore di trasporto combinato delle merci, il Ministro dei trasporti è autorizzato a concedere un contributo straordinario per ciascuno degli anni 1988, 1989, 1990 nel limite complessivo di spesa di lire 50 miliardi l'anno, alle imprese o raggruppamenti di imprese di trasporto e spedizione di merci che abbiano complessivamente corrisposto, in ciascuno degli anni immediatamente precedenti quelli cui il contributo si riferisce, una somma non inferiore a 3 miliardi annui per noli ferroviari relativi a trasporti combinati nazionali e internazionali.

14-ter. Il contributo è commisurato all'ammontare dei noli ferroviari di cui al precedente comma ed è rivalutato in proporzione alla somma totale degli investimenti effettuati per impianti fissi e per mezzi mobili terrestri e navali nel triennio anteriore all'anno cui il contributo si riferisce, allo specifico fine dell'incremento del trasporto combinato. Con proprio decreto il Ministro dei trasporti definirà i criteri specifici e le procedure per l'erogazione del contributo.

14-quater. Il relativo onere di 50 miliardi per il 1988, di 50 miliardi per il 1989 e di 50 miliardi per il 1990 viene posto a carico dell'accantonamento per "interventi connessi con la realizzazione del Piano generale dei trasporti" iscritto nella tabella C del bilancio annuale e pluriennale dello Stato».

18.22

REZZONICO, PATRIARCA, COVIELLO, BERNARDI

*Dopo il comma 14 inserire i seguenti:*

«14-bis. Al fine di incentivare il settore di trasporto combinato delle merci, il Ministro dei trasporti è autorizzato a concedere un contributo

straordinario per ciascuno degli anni 1988, 1989, 1990 nel limite complessivo di spesa di lire 50 miliardi l'anno, alle imprese o raggruppamenti di imprese di trasporto e spedizione di merci che abbiano complessivamente corrisposto, in ciascuno degli anni immediatamente precedenti quelli cui il contributo si riferisce, una somma non inferiore a 3 miliardi annui per noli ferroviari relativi a trasporti combinati nazionali e internazionali.

14-ter. Il contributo è commisurato all'ammontare dei noli ferroviari di cui al precedente comma ed è rivalutato in proporzione alla somma totale degli investimenti effettuati per impianti fissi e per mezzi mobili terrestri e navali nel triennio anteriore all'anno cui il contributo si riferisce, allo specifico fine dell'incremento del trasporto combinato. Con proprio decreto il Ministro dei trasporti definirà i criteri specifici e le procedure per l'erogazione del contributo.

14-quater. Il relativo onere di 50 miliardi per il 1988, di 50 miliardi per il 1989 e di 50 miliardi per il 1990 viene posto a carico dell'accantonamento per "interventi connessi con la realizzazione del Piano generale dei trasporti" iscritto nella tabella C del bilancio annuale e pluriennale dello Stato».

18.40

FORTE

*Dopo il comma 14 inserire il seguente:*

«14-bis. I commi 4 e 5 dell'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, sono abrogati».

18.53

LOTTI, LIBERTINI, SENESI, VISCONTI, CROCETTA

*Sostituire il comma 15 con il seguente:*

«15. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è tenuta a predisporre un piano quinquennale di riorganizzazione dei servizi, degli organici di personale e delle strutture tariffarie, finalizzato al conseguimento di un miglioramento complessivo della qualità dei servizi medesimi, degli indicatori di produttività di sistema e del rapporto tra le entrate relative ai diversi tipi di effetti postali, al fine anche di giungere alla progressiva riduzione di trasferimenti statali a pareggio di bilancio. Il piano è preventivamente sottoposto al parere delle competenti Commissioni parlamentari, che dovranno esprimersi su di esso nel termine di trenta giorni dal ricevimento».

18.54

GIUSTINELLI, PINNA, VISCONTI

*Al comma 15, dopo le parole: «riorganizzazione produttiva», inserire le seguenti: «, miglioramento del servizio».*

18.23

POLLICE

*Al comma 15, dopo le parole: «riorganizzazione produttiva», inserire le seguenti: «, di miglioramento del servizio».*

18.66

SPADACCIA, BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS

*Al comma 15, sostituire le parole: «attraverso un recupero di produttività» con le altre: «attraverso un migliore e più razionale utilizzo degli strumenti, degli impianti e del personale».*

18.24

POLLICE

*Al comma 15, aggiungere, in fine, le parole: «senza aumenti tariffari eccedenti il tasso inflattivo».*

18.25

POLLICE

*Al comma 15, dopo la parola: «bilancio», aggiungere, in fine, le seguenti: «senza aumenti tariffari eccedenti il tasso d'inflazione programmato».*

18.67

SPADACCIA, BOATO, CORLEONE, STRIK LIEVERS

*Al comma 15, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Se allo scadere dei sei mesi il piano di cui al presente comma non è stato predisposto, il Consiglio di amministrazione dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni si intende decaduto».*

18.57

BOATO, SPADACCIA, CORLEONE, STRIK LIEVERS

*Sopprimere il comma 16.*

18.26

POLLICE

*Sostituire il comma 16 con il seguente:*

«16. L'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni dovrà conseguire il pareggio di bilancio, al netto degli oneri impropri, nel termine di cinque anni dalla data di approvazione della presente legge. A tal fine la legge finanziaria stabilisce, a decorrere dal 1989, l'entità della riduzione annuale dei trasferimenti statali a pareggio di bilancio».

18.55

GIUSTINELLI, PINNA, VISCONTI

*Sostituire il comma 16 con il seguente:*

«16. A decorrere dal 1989 detti trasferimenti dovranno essere ridotti, a fronte di economie di gestione non lesive della qualità del servizio e del lavoro, del 15 per cento annuo rispetto alla somma a tale titolo iscritta nel bilancio dello Stato per l'anno 1988, al netto degli oneri che l'Amministrazione postale sostiene per servizi resi a tariffa ridotta o agevolata. Il mancato raggiungimento di tale obiettivo costituisce condizione di verifica programmatica e gestionale dell'Amministrazione postale».

18.27

POLLICE

*Sopprimere i commi 17 e 18.*

18.56

GIUSTINELLI, VISCONTI

*Sopprimere il comma 17.*

18.28 POLLICE

*Al comma 17 sopprimere le parole: «entro il termine perentorio del 31 dicembre 1988».*

18.29 POLLICE

*Al comma 17 sopprimere le parole: «anche attraverso la riorganizzazione produttiva e la razionalizzazione degli organici di personale».*

18.30 POLLICE

*Al comma 17, aggiungere, in fine, le parole: «senza detrimento della qualità e quantità del servizio, nonché della qualità del lavoro e dei livelli salariali».*

18.31 POLLICE

*All'emendamento 18.41, sostituire le parole: «l'ulteriore spesa di lire 1.000 miliardi per l'anno 1990» con le altre: «l'ulteriore spesa di lire 1.200 miliardi, in ragione di lire 100 miliardi per ciascuno degli anni 1988 e 1989 e lire 100 miliardi per l'anno 1990».*

18.41/1 LIBERTINI, ANDRIANI, GIUSTINELLI, VISCONTI,  
SENESE, LOTTI, BISSO, PINNA

*Dopo il comma 17 inserire il seguente:*

«17-bis. Per le finalità di cui all'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151, con le modalità di cui all'articolo 12 della legge stessa, è autorizzata, in favore del fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali, in aggiunta alle somme previste dal comma 1 dell'articolo 34 della legge 28 febbraio 1986, n. 41, e dal comma 8 dell'articolo 8 della legge 22 dicembre 1986, n. 910, l'ulteriore spesa di 1.000 miliardi per l'anno 1990».

18.41 SANTINI, BOLLINI

*Sopprimere il comma 18.*

18.32 POLLICE

*Al comma 18, aggiungere, in fine, le parole: «in tutti i casi in cui non sia possibile dimostrare che tali perdite provengono da deficienze strutturali ineliminabili e non da cattiva gestione».*

18.33 POLLICE

*Al comma 18 aggiungere, in fine, il seguente periodo: «L'esistenza di dette eventuali perdite o disavanzi è condizione di verifica programmatica e gestionale delle imprese ed esercizi da parte degli organi competenti».*

18.34 POLLICE

*Dopo il comma 18 inserire il seguente:*

«18-bis. Gli enti locali ed i loro consorzi sono obbligati a chiedere al Ministero dei trasporti la nomina di un commissario per le proprie aziende di trasporto, le quali - a norma dell'articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151 - non abbiano nel termine perentorio del 31 dicembre 1988, di cui al precedente comma 19, raggiunto l'equilibrio di bilancio».

18.37

RASTRELLI, FILETTI, BIAGIONI, FLORINO, FRANCO, GRADARI, LA RUSSA, MANTICA, MISSERVILLE, MOLTISANTI, PISANÒ, PONTONE, POZZO, SIGNORELLI, SPECCHIA, VISIBELLI

*Dopo il comma 18 inserire il seguente:*

«18-bis. Le aziende di trasporto pubbliche che, a norma del quinto comma dell'articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151, non abbiano raggiunto l'equilibrio di bilancio entro il termine del 31 dicembre 1988 saranno sottoposte a gestione commissariale governativa dal Ministro dei trasporti, con proprio decreto, sentito il parere dei competenti Assessorati regionali, se espresso entro 30 giorni dalla richiesta».

18.38

RASTRELLI, FILETTI, BIAGIONI, FLORINO, FRANCO, GRADARI, LA RUSSA, MANTICA, MISSERVILLE, MOLTISANTI, PISANÒ, PONTONE, POZZO, SIGNORELLI, SPECCHIA, VISIBELLI

Avverto che in conseguenza del ritiro dei subemendamenti 18.22/1 e 18.22/2 è stato presentato il seguente nuovo testo dell'emendamento 18.22:

*Dopo il comma 14 inserire i seguenti:*

«14-bis. Al fine di incentivare il settore del trasporto combinato delle merci, il Ministro dei trasporti è autorizzato a concedere un contributo straordinario, per ciascuno degli anni 1988, 1989, 1990, nel limite complessivo di spesa di lire 25 miliardi l'anno, alle imprese o raggruppamenti di imprese di trasporto e spedizione di merci che abbiano complessivamente corrisposto, in ciascuno degli anni immediatamente precedenti quelli cui il contributo si riferisce, una somma non inferiore a 3 miliardi annui per noli ferroviari relativi a trasporti combinati nazionali e internazionali.

14-ter. Il contributo è commisurato all'ammontare dei noli ferroviari di cui al precedente comma ed è rivalutato in proporzione alla somma totale degli investimenti effettuati per impianti fissi e per mezzi mobili terrestri e navali nel triennio anteriore all'anno cui il contributo si riferisce, allo specifico fine dell'incremento del trasporto combinato. Con proprio decreto il Ministro dei trasporti definirà i criteri specifici e le procedure per l'erogazione del contributo.

14-quater. Al fine di incentivare la realizzazione degli impianti fissi, sedi delle attività di interporto, è autorizzata la spesa di lire 25 miliardi per ciascuno degli anni 1988, 1989 e 1990 da effettuare secondo gli indirizzi del Piano generale dei trasporti. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, sentito il comitato di cui all'articolo 34 della legge 28 febbraio 1986, n. 41,

provvederà alla ripartizione delle somme stanziare e definirà i criteri specifici e le procedure per l'erogazione.

14-*quinquies*. Il relativo onere di 50 miliardi per il 1988, di 50 miliardi per il 1989 e di 50 miliardi per il 1990 viene posto a carico dell'accantonamento "Interventi connessi con la realizzazione del Piano generale dei trasporti" iscritto nella tabella C richiamata all'articolo 1, comma 6».

18.22

REZZONICO, PATRIARCA, COVIELLO, BERNARDI,  
LOTTI, MARIOTTI, FORTE, LIBERTINI, SENE-  
SI, NATALI

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* LIBERTINI. Signor Presidente, all'articolo 18, che stiamo per esaminare, sono stati presentati due emendamenti che riguardano la materia ferroviaria; alcuni di questi emendamenti sono per così dire anche sovrapposti. Vorrei tuttavia richiamare l'attenzione del Presidente e dei colleghi in particolare su due emendamenti, uno presentato dal nostro Gruppo politico e l'altro presentato dal senatore Bernardi - che non è solo un senatore del Gruppo democristiano ed un esponente della maggioranza, ma anche il Presidente dell'8ª Commissione del Senato - che, presentando questo emendamento, ha raccolto gli orientamenti unanimi della Commissione. Allora, mi domando se sia giusto procedere ad una votazione disordinata anche su emendamenti che sono simili tra loro. La mia richiesta, che è rivolta al Presidente, ma anche ai relatori, è che si decida o una breve sospensione o un accantonamento per consentire di confrontare gli emendamenti e di vedere se è possibile arrivare ad una votazione che sia chiara e trasparente, evitando ogni confusione. Infatti, per esempio, la differenza tra l'emendamento Bernardi ed il nostro - si tratta di materie rilevanti - è molto ridotta e l'emendamento Bernardi - lo ripeto - non è estemporaneo, ma è l'emendamento presentato da un collega che è Presidente dell'8ª Commissione e che ha espresso, tra l'altro, in quell'emendamento, un parere convergente di tutti i membri della Commissione.

PRESIDENTE. Senatore Libertini, devo dire di non riuscire a comprendere dove sia il disordine che lei lamenta nell'esame degli emendamenti. Infatti, in questa sede, illustrando gli emendamenti, ciascuno ha la possibilità di chiarirli. Pertanto sarei contrario alla sua proposta di sospensiva perchè, con il ritmo che ci siamo dati, se iniziamo a sospendere, si corre il rischio di non concludere la discussione. Quanto all'accantonamento non ne vedo onestamente la necessità. Direi, pertanto, che sarebbe il caso di procedere illustrando con chiarezza questi emendamenti perchè siamo qui riuniti appositamente per questo.

LIBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* LIBERTINI. Signor Presidente, vorrei soltanto sottolineare ancora - poi mi rimetterò al suo giudizio - che in questo caso vi è anche una questione

politica perchè a questo punto vorrei capire se l'emendamento del collega Bernardi è una *rara avis*, un uccello vagante (vedo la firma del senatore Bernardi in calce all'emendamento); infatti, se un emendamento che viene dalle fila della maggioranza si incontra con il nostro, non vedo perchè su una questione così rilevante si debba andare avanti per contrapposizione. Se, invece, l'emendamento del collega Bernardi è un incidente di percorso, allora sarebbe bene saperlo prima di discutere l'articolo 18. Spero, onorevoli colleghi, di essermi spiegato.

BERNARDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERNARDI. Signor Presidente, era mia intenzione intervenire in sede di dichiarazione di voto per manifestare il mio rammarico di non poter mantenere l'emendamento e di doverlo ritirare pur sapendo che l'emendamento che io ho presentato e che altri colleghi hanno presentato rappresentava certamente una larga convergenza nell'arco delle forze politiche presenti nella Commissione. Per ragioni di bilancio, che posso pure apprezzare anche se non condivido, avrei quindi ritirato, come faccio fin da ora, gli emendamenti recanti la mia firma.

PRESIDENTE. Mi sembra che l'annuncio testè reso dal senatore Bernardi di ritirare i propri emendamenti sgombri il campo da ogni altra questione e dia una risposta anticipata ai quesiti politici che poneva il senatore Libertini.

Pertanto, a questo punto invito i presentatori degli emendamenti riferiti all'articolo 18 ad illustrarli.

\* RIVA. Signor Presidente, illustrerò gli emendamenti 18.1, 18.3, 18.4, 18.5, 18.8, 18.9, 18.11, 18.13 e 18.15 e annunzio subito, in premessa, che questi emendamenti verranno da me ritirati. Mi si consenta, comunque, di spiegarne le ragioni.

Tutti questi emendamenti avevano come scopo quello di spostare dall'articolo della legge finanziaria alle tabelle ad essa collegate (vuoi la tabella D, vuoi la tabella C, a seconda del tipo) le autorizzazioni di spesa di cui si parla, perchè si procedesse sulla base della normativa esistente (casi della tabella D), ovvero provvedendo ad inserire una normativa *ad hoc* per certe spese (casi della tabella C). Ci sembrava, in questo modo, di venire incontro ad una esigenza espressa dallo stesso Governo per bocca del Ministro del tesoro, cioè che dalla legge finanziaria dovesse essere finalmente espulso quello che vorrei definire il malcostume delle autorizzazioni dirette di spesa, tanto più che la somma complessiva delle autorizzazioni dirette di spesa, tra l'articolo in esame e il seguente, ammonta a qualche centinaia, se non addirittura migliaia, di miliardi.

Ho seguito con grande interesse le dichiarazioni rese ieri dal Ministro del tesoro in questa sede in ordine alla filosofia, per così dire, in base alla quale dovrebbero essere costruite la legge finanziaria e la manovra economica in generale. Ho anche letto del suo richiamo ad una legge finanziaria intesa come legge cornice ed ho sentito la sua amareggiata constatazione del fatto che abbiamo passato tre o quattro mesi, con sedute dal lunedì al sabato, ad

esaminare un disegno di legge finanziaria che avrebbe forse meritato un *iter* più rapido. Un *iter* più rapido, però, sarebbe stato possibile se fin dall'inizio il Governo avesse presentato una legge finanziaria cornice, come vorrebbe il Ministro del tesoro. È singolare, peraltro, che l'appello ad una legge finanziaria cornice venga lanciato proprio da colui che, di fatto, è l'estensore del disegno di legge finanziaria.

Faccio presente - ed i colleghi che hanno partecipato ai lavori della Commissione bilancio possono esserne tutti buoni testimoni - che la maggior parte delle sedute della Commissione è stata dedicata non tanto ad una discussione sul «segno» della manovra congiunturale, non tanto ad un esame dei problemi complessivi connessi a tale manovra, quanto al problema specifico delle autorizzazioni dirette di spese, cioè proprio a quell'aspetto della legge finanziaria che dall'opinione pubblica esterna al Parlamento viene guardato con il sospetto - che francamente stenterei a dire infondato, signor Presidente - che le varie *lobbies* e i vari gruppi di interessi concentrino la loro attenzione proprio su di esso.

Pertanto, anche sotto il profilo della difesa di una corretta attività legislativa, della difesa di un'immagine corretta del Parlamento, sarebbe stato più che opportuno non procedere in questa direzione ed evitare di inserire ancora una volta nella legge finanziaria autorizzazioni dirette di spesa, anche se si tratta di autorizzazioni riguardanti denaro che sarà speso per fini magari nobili e di grande rilevanza pubblica. Vorrei citare un esempio al riguardo. Siamo tutti d'accordo sul fatto che una splendida città come Venezia debba essere sottratta al rischio di venire spazzata via dal mare e vorremmo che le centinaia di miliardi (perchè di tanto si tratta) che verranno spese per questo fine meritevole venissero spese sulla base di una precisa normativa anzichè essere affidate, senza direttive e senza indirizzi, ad un consorzio di intervento che opererà anche benissimo, per carità (non ho certo motivo di avanzare sospetti), ma sul quale pesa certamente, a questo punto, anche l'onere di dimostrare che quelle spese sono fuori da criteri di arbitrio o di discrezionalità.

Penso che questo non sia il modo corretto di legiferare; lo dico, in particolare, al Ministro del tesoro, il quale ha voluto concludere ieri il suo intervento con un appello a ritrovare rapporti meno umilianti - uso le sue stesse parole - tra maggioranza e opposizione riducendo la schermaglia sulle questioni di interesse e, invece, alzando il tiro per trovare uno spazio istituzionale per discutere e decidere sulle questioni concrete, come quelle degli interventi nel settore dei trasporti, dei lavori pubblici e quant'altro citato dallo stesso Ministro del tesoro.

C'era l'occasione, fornita da questi emendamenti, per avviarsi su tale strada e dunque per raggiungere assieme sia un vantaggio in ordine alla correttezza legislativa, sia un miglioramento nei rapporti istituzionali tra maggioranza ed opposizione. In Commissione bilancio la preclusione governativa nei confronti di questi emendamenti è stata totale. Siccome non intendo abbandonare una filosofia che mi sembra meritevole di pregio ad un semplice rituale di Assemblea nel quale assisteremo - come abbiamo già assistito - a un Governo che respinge gli emendamenti, però apprezzandone il contenuto, quindi anche per non rilevare agli occhi dell'opinione pubblica contraddizioni di comportamento che bene non fanno alle istituzioni, ho deciso di soprassedere e di ritirare questi emendamenti. Ma voglio che a verbale dell'Aula ne resti il senso e il significato, a memoria futura di migliori

rapporti fra Governo ed opposizione, rapporti che però, visti i comportamenti di questi giorni, dipendono dalla buona volontà e da gesti che dev'essere il Governo a fare per primo.

POLLICE. Procederò con ordine, signor Presidente, e chiedo un po' di pazienza da parte sua e dei colleghi. Il comma 1 dell'articolo 18 della legge finanziaria si riferisce al fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private. Con l'emendamento 18.2 io propongo che siano eliminate le parole «e private». Quando si tratta di utili, questi sono fatti delle aziende private; quando invece si tratta di disavanzi, i fatti sono nostri, cioè pubblici: è un bel modo di considerare il rapporto pubblico-privato. Qualcuno potrà obiettare che si tratta di ditte private esercenti servizi di trasporto pubblici, ma chissà perchè di controlli ce ne sono molto pochi e quando si determinano disavanzi si deve correre a ripianarli.

Per quanto riguarda l'emendamento 18.6, con esso intendo inserire un comma, dopo il comma 4, teso a far sì che gli stanziamenti previsti dalla legge n. 190 del 1986 per la costruzione della linea ad alta velocità sulla direttrice Milano-Napoli siano ridotti del 50 per cento. Prosegue l'emendamento: «Le somme così disponibili, con le stesse modalità di erogazione, sono a disposizione dell'ente Ferrovie dello Stato per il finanziamento di un programma, da predisporre entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, ...». Mi richiamo all'intervento che ha fatto poco fa il collega Riva: vi è la necessità di avere certezze sugli investimenti; e allora - prosegue l'emendamento - il finanziamento deve riguardare: «1) adeguamento e miglioramento dell'ambiente di lavoro; 2) eliminazione delle barriere architettoniche nelle stazioni sede di compartimento; 3) avvio, ai sensi dell'articolo 2, punto f) della legge n. 210 del 1985, di un servizio regolare di cabotaggio merci tra i porti del corridoio adriatico e tirrenico».

La morale di questo emendamento, signor Presidente, è legata ad un discorso molto semplice: si possono certamente realizzare piani di sviluppo dell'alta velocità, ma non a danno dell'ambiente di lavoro e del servizio sociale nel suo complesso. E chi ha orecchi per intendere può farlo tranquillamente!

L'emendamento 18.7, oltre a riferirsi alla necessità di abrogare i commi 4 e 5 dell'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, chiede che l'ente Ferrovie dello Stato predisponga, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, un piano di rilancio delle linee a scarso traffico da finanziarsi a far data dal 1989 con apposito fondo, ai sensi dell'articolo 17, lettera c) della legge n. 210 del 1985. Ho avanzato una tale proposta per ridiscutere il taglio delle reti a scarso traffico.

In passato abbiamo avuto una gestione del Ministero dei trasporti in mano ad un certo ministro Signorile, che ha fatto più danni della tempesta che si è riversata sulle campagne laziali nei giorni scorsi!

Ora, il principio che muoveva il ministro Signorile era quello di procedere ad un taglio indiscriminato delle reti ferroviarie a scarso traffico. In realtà, questo taglio si è manifestato un chiaro attentato al trasporto pubblico, un chiaro attentato al mezzo pubblico; si tratta di un favoreggiamento smaccato al servizio privato!

Allora, vi sarebbe la necessità di impostare un ragionamento di riorganizzazione in chiave dei servizi sociali e non soltanto di ripianamento

del bilancio. Infatti, abbiamo visto chiaramente che il ripianamento del bilancio non avviene mai, però nel frattempo si tagliano delle linee, si creano disagi ai lavoratori e si colpiscono ulteriormente i lavoratori, perchè sono costretti a fornirsi di automobili oppure a rivolgersi ai servizi privati.

E veniamo all'emendamento 18.10, che si riferisce al comma 6, lettera *b*) dell'articolo 18 del disegno di legge finanziaria 1988. Tale comma fa riferimento al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Io chiedo la sostituzione di una cifra. Per l'ammodernamento e la ristrutturazione, in sostanza per fornire al servizio pubblico degli uffici postali adeguati, è prevista una spesa di 150 miliardi di lire. Propongo di aumentare tale stanziamento a 300 miliardi, non per un puro esercizio contabile, ma perchè con 150 miliardi, facendo un rapido conto del numero degli uffici postali dislocati sull'intero territorio nazionale, noi non riusciremo a coprire finanziariamente neanche una piccola parte del piano di intervento per fornire l'utenza pubblica di un servizio e di uffici postali adeguati alla situazione. Pregherei i colleghi di far visita ad alcuni uffici postali periferici del nostro paese per trovare giustificazione a questo tipo di spesa.

Per quanto riguarda l'emendamento 18.12, anche in questo caso si tratta di un aumento di alcune cifre riportate al comma 9, lettere *a*), *b* e *c*) dell'articolo 18. Infatti, si dovrebbero sostituire le cifre: «771 miliardi», «531 miliardi» e «57 miliardi», rispettivamente, con le altre: «821 miliardi», «581 miliardi» e «107 miliardi», proprio perchè considero tali stanziamenti inadeguati ed insufficienti.

Gli emendamenti 18.14 e 18.16 si riferiscono ai finanziamenti per il ponte sullo stretto di Messina. Io vorrei ricordare, signor Presidente, che su tale questione - mi riferisco al comma 12 dell'articolo 18 - ormai i giornali e la pubblicistica hanno impazzato fin troppo ed ogni giorno ci forniscono dati ed elementi nuovi. Tuttavia, non si riesce mai a trovare il bandolo della matassa, perchè un giorno il Ministero afferma che il progetto è pronto; il giorno dopo dice: alto là! non si tratta di un progetto ma solamente di studi di fattibilità.

Ebbene, in questa danza di comunicati, di prese di posizione e di convegni che si succedono su tutto il territorio nazionale (non vi dico a Messina, dove i convegni ormai sono al ritmo di uno ogni sei mesi e poi, non contenti di Messina, ci si sposta a Reggio Calabria perchè bisogna tener conto di Reggio Calabria e delle tensioni sociali), in tutto questo «ballo» si continuano a stanziare soldi; nel caso specifico, l'articolo 18 al comma 12 prevede uno stanziamento, così recitando: «è autorizzata la spesa di lire 60 miliardi, in ragione di lire 30 miliardi per ciascuno degli anni 1988 e 1989, da iscriverne nello stato di previsione del Ministero dei trasporti per la erogazione in favore della Società dello stretto di Messina». Ora io non riesco a capire perchè noi dobbiamo spendere questa barca di soldi, soprattutto quando non si è deciso che tipo di soluzione prendere: è mai possibile che noi si debba stanziare la bellezza di 60 miliardi, 30 miliardi per anno, ancora per degli studi che io credevo fossero esauriti? In realtà questi continuano, perchè ormai lo scontro non è soltanto sulla fattibilità del passaggio sotto l'acqua oppure del passaggio sopra l'acqua: ormai è uno scontro di gruppi di interesse, e mi rivolgo a lei, signor Presidente, che è molto attento a questi problemi di moralità, a questi problemi di spreco. Si renda conto che intorno allo stretto di Messina non soltanto si muovono tutte le questioni inerenti agli scontri sociali, ai morti di Reggio Calabria e alle tensioni che ci sono a

Messina, ma si scontrano addirittura *lobbies* di Stato, perchè sono entrati pesantemente in gioco settori dello Stato particolari. da una parte, per esempio, è entrato l'ENI, dall'altra parte sono entrate strutture portanti dei lavori pubblici. Ebbene, noi dovremmo assistere impotenti a tutto questo dispendio di energie e di soldi?

Allora, se sono soldi per gli studi, si dica che sono soldi per gli studi: ma 60 miliardi sono tanti, sono eccessivi, sono un mare di soldi, perchè finora si sono già spesi altrettanti soldi e altrettanti mezzi!

Lo stesso discorso vale per l'emendamento 18.17.

Per quanto riguarda l'emendamento 18.19, esso si riferisce al comma 13 riguardante il ripiano del debito delle Ferrovie dello Stato. Nel caso specifico, noi proponiamo l'abolizione dell'ultima parte del comma 13 e dell'ultima parte del comma 14 (questo però con l'emendamento 18.20). Nel comma 13, l'ultimo periodo recita: «Ferma restando la previsione di cui all'articolo 8 della legge n. 210 del 1985, a decorrere dal 1989 la predetta sovvenzione straordinaria è comunque ridotta annualmente in misura pari a un quinto della somma a tale titolo stanziata nel bilancio dello Stato per l'anno 1988»; invece l'ultimo periodo del comma 14 recita: «L'ulteriore assegnazione di contributi statali a tale titolo è subordinata all'effettivo utilizzo delle disponibilità già autorizzate». Ora, vi rendete conto, colleghi, che in questo tipo di ragionamento c'è la necessità di vederci chiaro e soprattutto di essere chiari verso il ripiano? Se il ripiano ci deve essere, ebbene lo si faccia: ma non funziona con il meccanismo che avete messo in moto e così, complessivamente, non funziona neanche il servizio. Noi vorremmo invece che ci fosse una verifica reale, cioè che si verificasse quali sono le condizioni per non assegnare ulteriori contributi statali e per vedere qual è l'assetto gestionale dell'Ente; vorremmo cioè che ci fossero dei parametri corretti e giusti per andare in fondo alle questioni e decidere se dare ulteriori fondi o se sospenderli.

Altrettanto vale per il comma 14. In tal senso io propongo proprio che sia sostituito l'ultimo comma con una frase molto chiara: «tale stato di attuazione è materia di verifica programmatica e gestionale dell'Ente da parte degli organi competenti».

Nell'emendamento 18.23 mi riferisco all'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni. Si parla di «un piano di riorganizzazione produttiva e razionalizzazione degli organici di personale, al fine di conseguire, attraverso un recupero di produttività, risultati di gestione che consentano la progressiva riduzione dei trasferimenti statali a pareggio di bilancio». In realtà questo discorso non aggiunge che tutto questo voi lo volete fare a danno del servizio, a danno dei lavoratori, penalizzando il servizio pubblico! Non vorrei essere saccente, ma vorrei ricordarvi che già nelle grandi città il servizio pubblico, gestito dall'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni, è messo in discussione da strutture private che si stanno sostituendo largamente per efficienza, capacità ed altro, ma anche con grande spreco di energie, di lavoro sottopagato e di rischi per i giovani, all'Amministrazione pubblica. Vorrei che questo adeguamento, questa ristrutturazione e questa produttività non fossero e non avvenissero a danno del servizio nel suo complesso e, soprattutto, a danno dei lavoratori.

Le medesime considerazioni valgono per l'emendamento 18.24.

L'emendamento 18.25 tende ad aggiungere, al comma 15, alcune parole tendenti a far sì che la ristrutturazione avvenga senza danni al servizio e

«senza aumenti tariffari eccedenti il tasso inflattivo», per il discorso che vado facendo da questa mattina e che ritengo vada preso in considerazione.

L'emendamento 18.26 tende a sopprimere il comma 16, che riguarda i trasferimenti. Essi «sono ridotti del 15 per cento annuo rispetto alla somma a tale titolo iscritta nel bilancio dello Stato per l'anno 1988, al netto degli oneri impropri che l'Amministrazione postale sostiene per servizi resi a tariffa ridotta o agevolata». Signor Presidente, io penso che non potrete farlo, il Governo non può farlo. È una minaccia, è un capestro perchè, a decorrere proprio dal 1989, detti trasferimenti dovranno essere ridotti, come noi proponiamo in un altro emendamento, a fronte di economie di gestione non lesive della qualità del servizio e del lavoro, che noi quantifichiamo nel 15 per cento annuo, rispetto alla somma a tale titolo iscritta nel bilancio dello Stato per il 1988, al netto degli oneri che l'Amministrazione postale sostiene per servizi resi a tariffa ridotta o agevolata. Il mancato raggiungimento di tale obiettivo, per noi, costituisce condizione di verifica programmatica e gestionale dell'Amministrazione postale. Il senso di queste cose è soprattutto legato alla necessità, da parte del Parlamento e da parte degli organi di controllo, di una verifica reale e programmatica sui contenuti e sulla gestione delle amministrazioni periferiche dello Stato, che gestiscono grandi parti di voci di bilancio. Gli emendamenti 18.28, 18.29, 18.30 e 18.31 si riferiscono al comma 17 e quindi al problema del settore dei trasporti pubblici locali, cioè al discorso delle aziende municipalizzate. Riteniamo che i commi 17 e 18 siano penalizzanti per le municipalizzate. Non ho letto, purtroppo, con attenzione gli emendamenti dei compagni comunisti, grandi difensori, e giustamente, delle municipalizzate, perchè per alcuni versi le municipalizzate hanno fornito un buon esempio di gestione. Pertanto propongo la soppressione del comma 17, che mi sembra estremamente penalizzante per chi ha a cuore questo tipo di esperienza e di realtà del nostro paese.

Comunque, se non passasse la soppressione in quest'Aula, propongo una serie di soluzioni: innanzitutto l'eliminazione della scadenza perentoria del 31 dicembre 1988, attraverso la soppressione delle parole «anche attraverso la riorganizzazione produttiva e la razionalizzazione degli organici di personale». Poche storie, poche balle! Qui si nasconde un taglio netto di lavoratori, un taglio netto di occupazione. Tutti quanti si preoccupano della disoccupazione, del posto di lavoro e poi, sotto sotto, si prevede il taglio dell'occupazione.

E ancora, propongo di aggiungere – sempre che non venga soppresso il comma 17 – le parole: «senza detrimento della qualità e quantità del servizio, nonchè della qualità del lavoro e dei livelli salariali». È il minimo che si possa fare.

Vado avanti velocemente, signor Presidente, sperando di non annoiarla; altrimenti, se si annoia, può leggere qualche cosa nel frattempo.

Per quanto riguarda gli emendamenti 18.32, 18.33 e 18.34, riferiti al comma 18, concernono in modo particolare le eventuali perdite o disavanzi dei servizi di trasporto non coperti dai contributi regionali. In merito a questi il comma 18 stabilisce che restano comunque a carico delle singole imprese ed esercizi di trasporto, nonchè a carico dei bilanci degli enti locali. Anche qui mi rivolgo ai difensori degli enti locali, delle municipalità, di questa realtà complessa del nostro paese: ma in base a quali criteri si va a scaricare – guardando al futuro – sui bilanci dei comuni questo tipo di disavanzi? Perchè dopo naturalmente verrà chiuso il «rubinetto» e i comuni dovranno

ricorrere ai mutui, ai prestiti. E non sempre i prestiti vengono erogati dalla Cassa depositi e prestiti, cioè a tasso agevolato, e si deve ricorrere al credito privato.

Ho l'impressione che lo facciate apposta; in realtà, qualcuno di voi pensa - non so se palesemente o occultamente, ma ho l'impressione che sia più palesemente - al foraggiamento di banche e probabilmente ad una collusione diretta con il credito ordinario.

In tal senso qualche considerazione la si potrebbe fare e, se vi fosse un po' di buona volontà, si potrebbe provvedere a questi problemi. (*Interruzione del senatore Bollini*). Io non ho fatto una critica. Ho detto che purtroppo non sono riuscito a leggere i vostri emendamenti e ho fatto una sollecitazione sperando che i vostri emendamenti siano su questa linea. Se sono su questa linea, li voterò.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, illustrerò gli emendamenti 18.48, 18.50 e 18.56, nonché il subemendamento 18.41/1 all'emendamento 18.41, che è stato presentato dal nostro Gruppo politico e che reca la firma dei senatori Santini e Bollini.

Qualche tempo fa, ossia nel momento in cui il disegno di legge finanziaria muoveva i primi passi in quest'Aula del Senato, il ministro del tesoro Amato ebbe ad enunciare la filosofia che il Governo aveva inteso trasfondere in questo provvedimento parlando di leggi o di provvedimenti «ghigliottina». Si tratta di un complesso di provvedimenti che, a partire dal disegno di legge finanziaria in esame, via via avrebbe operato nel senso di una graduale riduzione dei trasferimenti da parte dello Stato a copertura di quei disavanzi delle aziende pubbliche o delle aziende locali che oggi si registrano. Essi sono essenzialmente non tanto il frutto di una cattiva gestione, quanto il risultato di problemi che non sono mai stati affrontati e che anzi, per effetto della politica perseguita dal Governo, si sono man mano incancreniti.

Trovo profondamente grave e contraddittorio che questo principio sia esteso al comparto del trasporto pubblico locale, al di fuori di una visione d'insieme dei problemi che oggi affliggono le città. Certo, il Governo può compiere questa scelta, può pure accentuare la stretta nei confronti degli enti locali, ma nessuno può in seguito dire al Parlamento o agli amministratori locali che i problemi della congestione, dell'inquinamento, della non vivibilità delle aree urbane sono il frutto di mancate iniziative o di responsabilità politiche che non attengono al livello centrale. Siamo dunque di fronte all'affermazione di un principio che pensiamo debba essere respinto con grande decisione.

Qualche mese fa il Governo richiese a quest'Aula che si votasse con estrema urgenza in ordine al provvedimento delle supermulte, sostenendo che la situazione era giunta ad un punto di non ritorno, mentre oggi sostanzialmente rivede anche questa posizione. Se noi guardiamo complessivamente alla dimensione delle questioni relative alla città, non possiamo non rilevare come, da un lato, i comuni siano colpiti ogni anno, attraverso le leggi finanziarie, con la riduzione delle risorse messe loro a disposizione; dall'altro, vediamo che il provvedimento relativo alle supermulte non va avanti, almeno per quella parte che noi avevamo giudicato in termini positivi, volta a destinare nuove risorse per la creazione di strutture di collegamento, di scambio o di parcheggi. Va avanti invece il provvedimento della ulteriore riduzione dei fondi per il trasporto pubblico locale.

In questo caso il disegno di legge finanziaria, modificando anche le disposizioni della legge n. 151 del 1981 che avevano rappresentato un punto abbastanza avanzato per quanto concerne la considerazione dei problemi del trasporto pubblico locale, opera un taglio non riconoscendo ai soggetti pubblici ed alle aziende nemmeno quel tasso di inflazione programmata del 4,5 per cento sulla base del quale i trasferimenti dovevano essere operati.

Abbiamo, dunque, una prima conseguenza: alle aziende di trasporto vengono date nel corso del 1988 meno risorse di quante ad esse debbono competere, dimenticando che al momento attuale il problema non è tanto quello di reperire alcune decine di miliardi in più, quanto quello di far fronte ad un fabbisogno che ragionevolmente può essere stimato in almeno 5.100 miliardi. Come ha affrontato il Governo nel passato questi problemi? Lo ha fatto inserendo all'interno delle varie leggi finanziarie norme in qualche modo volte a contenere i trasferimenti, ma poi procedendo per blocchi di anni attraverso provvedimenti di sanatoria. L'ultima sanatoria che ha riguardato il trasporto pubblico è del 1987, è la legge n. 18 di quest'anno, con la quale di fatto vengono ripianati i disavanzi di esercizio a tutto il 1986. Vale dunque la pena di seguire questa logica, questo schema di ragionamento che, a nostro avviso, ha soltanto l'effetto immediato di ingarbugliare le carte, di non far capire qual è la dinamica reale di un determinato settore, scaricando sui futuri esercizi dello Stato disavanzi che oggi in qualche modo finiscono con l'essere esorcizzati? A questo punto sorge, però, una domanda alla quale voglio rispondere senza titubanza di sorta. Le aziende pubbliche di trasporto sono impegnate da molti anni in piani di risanamento e in piani di rinnovamento della loro gestione. È stato stipulato un contratto che per l'ennesima volta ribadisce questo principio e che sostanzialmente contiene al massimo gli oneri per la finanza pubblica, proprio perchè si muove sul piano e sul terreno dei recuperi di produttività. In realtà, però, anche questo aspetto viene messo da parte dalla legge finanziaria e dal Governo, che, contrariamente a quanto si era impegnato a fare con le organizzazioni sindacali in occasione anche di recenti scioperi, non ha presentato il disegno di legge per il finanziamento degli oneri contrattuali che ad esso fanno carico.

Le questioni dunque, a nostro avviso, debbono essere fondamentalmente viste in questa ottica. Ci sono i problemi delle grandi città, delle grandi metropoli, che non possono essere ignorati. Noi viviamo in questa realtà metropolitana nella quale la dimensione della vita sta assumendo un significato del tutto diverso da quello che pure i cittadini vorrebbero perseguito; viviamo in una realtà nella quale l'intasamento, la congestione, l'inquinamento sono il frutto di scelte che hanno largamente penalizzato il trasporto pubblico a favore di quello privato. La conclusione alla quale vorrei pervenire è sostanzialmente questa: il Governo continua a reperire ingenti risorse per lo sviluppo della motorizzazione privata, ma impone tagli drastici e sacrifici non più sostenibili per le comunità locali e per le aziende pubbliche, che da anni sono impegnate in uno sforzo positivo di rinnovamento delle loro gestioni. Basti pensare a quello che è stato fatto nel corso di questi ultimi anni per quanto riguarda l'agente unico, la razionalizzazione dei servizi e l'aumento della velocità commerciale. Se a Roma gli autobus non vanno più veloci, la colpa non può essere nè degli amministratori delle aziende, nè (anche se il discorso dovrebbe essere affrontato per intero e in maniera più articolata) di quegli amministratori

locali che si vedono costretti ad affrontare problemi enormi senza disporre della benchè minima risorsa a questo scopo.

Manca dunque una politica organica, una visione strategica di ciò che si vuole fare. Proponiamo quindi con i nostri emendamenti che ci si muova sostanzialmente in questa ottica, per evitare che un eccessivo sviluppo della motorizzazione privata alla fine soffochi tutto e ci stringa in una gabbia inestricabile e per favorire uno sviluppo della motorizzazione collettiva e dei servizi pubblici.

La seconda questione sulla quale vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi è quella che sta alla base dell'emendamento 18.50 da noi presentato. Secondo noi, un primo segnale positivo può essere rappresentato proprio dallo stanziamento di 500 miliardi per la creazione di autosilos e di autoparcheggi, affinché si affronti il nodo, tuttora eluso, del collegamento tra i diversi tipi di trasporto e perchè si dia una risposta, in termini positivi e avanzati, a quello che a nostro avviso costituisce il momento portante del piano generale dei trasporti, che lungi dal privilegiare un metodo rispetto ad un altro deve perseguire una politica di integrazione e di relazione tra le diverse modalità di trasporto. La soluzione che proponiamo è dunque molto chiara: occorre costruire parcheggi e autosilos e dare corpo a strutture di connessione, affinché quei cittadini che loro malgrado sono costretti ad utilizzare il mezzo privato possano lasciarlo ad un certo punto del tragitto ed avvalersi di altre possibilità di trasporto, evitando così che si verifichino quegli inconvenienti dei quali parlavo prima.

Non abbiamo commesso, senatore Pollice, un errore, sia pure involontario, di omissione rispetto ai problemi che sono stati richiamati, quelli cioè delle condizioni generali delle aziende pubbliche. Anche noi abbiamo rilevato la gravità delle indicazioni del Governo, che con decreti-legge o con provvedimenti di questo genere vuole imporre cose che non stanno nè in cielo nè in terra. Naturalmente, le grida manzoniane della legge finanziaria dovrebbero poi essere seguite da drastici tagli nei trasferimenti; vorrei però vedere l'onorevole Amato oppure, come si è detto ieri, i Ministri del tesoro che siederanno in futuro sulla sua sedia di fronte alle contraddizioni che stanno emergendo, ai tagli generalizzati e vastissimi nei comparti delle ferrovie, delle poste, del trasporto pubblico locale, di fronte ai tagli ai comuni e alle aziende, date le stesse implicazioni di una politica che somiglia molto ad una costruzione eretta sulla sabbia.

Dobbiamo contestare alla radice questo ragionamento e soprattutto quella parte della proposta del Governo che, nel momento stesso in cui si riducono i contributi ai comuni e alle aziende sul fondo nazionale trasporti, vorrebbe accollare loro gli ulteriori disavanzi che dovessero realizzarsi nel corso del 1988 o degli anni a venire. Inviterei il Governo a rovesciare la questione e a proporla in termini diversi. Se si vuole perseguire per questa strada un contenimento che non è realistico e che invece potrebbe essere realizzato con obiettivi di più lunga lena e con risorse capaci di porre il problema della mobilità al centro di una precisa strategia, allora bisognerebbe avere il coraggio di dire che i comuni, le province, le aziende pubbliche debbono tagliare i servizi che erogano a favore dei cittadini.

Si abbia il coraggio di fare questa scelta; ma con una avvertenza: se oggi il comune di Roma o un'altra realtà amministrativa del nostro paese decidesse da un momento all'altro di sopprimere dieci o cento linee, avremmo una ricaduta in termini di economia sui bilanci del tutto irrisoria.

Allora, bisogna avere il coraggio di dire che accanto alla riduzione dei servizi occorre tagliare l'occupazione, occorre tagliare fuori non solo gli inidonei, per i quali appunto si aspetta il finanziamento del contratto da parte del Governo - ecco un aiuto concreto che si può dare alle aziende - ma anche gli autisti, il personale amministrativo, eccetera. Bisogna dire che la prospettiva alla quale si fa riferimento non è nemmeno lontanamente quella del trasporto pubblico, ma soltanto quella del trasporto privato.

Voglio trattare un'ultima questione, signor Presidente, e concludo. Abbiamo presentato un subemendamento all'emendamento 18.41 dei colleghi Santini e Bollini. Esso affronta il problema degli investimenti nel settore del trasporto pubblico. Intendo trattarlo in questa occasione proprio perchè l'argomento si presta bene a concludere il ragionamento che ho cercato di fare fin qui. I nostri colleghi - dobbiamo dare atto di questo - propongono di stanziare 1.000 miliardi per gli investimenti relativi al 1990. Nessuno di noi vuole ignorare che con le precedenti leggi finanziarie sono state stanziare risorse per gli investimenti: per l'esattezza 700 miliardi per il 1988 e 800 miliardi, se non erro, per il 1989. Vorrei, tuttavia, ricordare l'impegno assunto dal Ministro dei trasporti dell'epoca, onorevole Claudio Signorile, secondo il quale sulla legge finanziaria per il 1988 e su quella per il 1989 sarebbero stati caricati altri 100 miliardi per ciascuno dei due esercizi. Non si tratta di una questione puramente nominalistica; il fatto è che oggettivamente l'investimento in questa direzione rappresenta oggi una valvola di sfogo per l'occupazione nel settore e una risposta a questioni sempre più urgenti e pressanti poste dalle amministrazioni le quali non si trovano nella condizione di poter rinnovare, come pure sarebbe necessario, il loro parco autobus.

Noi tutti dobbiamo essere consapevoli che, malgrado gli investimenti fatti in questa direzione nel corso degli ultimi anni, la vetustà degli autobus in circolazione è aumentata. Questo è un segno inequivocabile di una condizione che oggi tutto il comparto sta registrando e che certamente potrebbe trovare largo sollievo se nuove risorse, sia pure nei termini ragionevoli da noi proposti, potessero essere immesse per far sì che gli autobus in circolazione, secondo le nuove tecnologie e le tipologie oggi indicate, possano in qualche modo aumentare, contribuendo in questo modo ad alleviare le questioni della città, le condizioni dei cittadini, dei lavoratori e dei pendolari, delle quali noi tutti credo dobbiamo farci carico in questo momento.

\* RASTRELLI. Signor Presidente, illustro gli emendamenti 18.35, 18.36, 18.37 e 18.38 sollecitati, per la verità, dall'Associazione nazionale delle aziende di trasporto pubbliche e private, la quale ha notato che, nel ripiano di bilancio e nell'assegnazione del fondo nazionale per il ripiano dei trasporti, il contributo stanziato quest'anno in ragione di 4.643 miliardi di lire non è rapportato al tasso d'inflazione programmato che lo stesso Governo ha fissato al 4,5 per cento. Rispetto all'anno precedente tale stanziamento è stato incrementato soltanto del 4 per cento; tale associazione si domanda il perchè di questa contrazione o il perchè di questo errore.

Analoga domanda ho rivolto al Ministro del tesoro in Commissione bilancio, il quale in quella occasione si riservò di fare accertamenti tramite gli uffici per poi rispondere in Aula all'emendamento da noi presentato, in virtù - ritengo - di una possibile accettazione.

Aspetto quindi che il Ministro del tesoro voglia sciogliere la riserva formulata in Commissione bilancio e far conoscere al Parlamento perchè l'incremento di questo fondo non è stato adeguato al tasso di inflazione programmato così come era stato, viceversa, promesso. Quindi, in base alla risposta che l'onorevole Amato ci darà, l'Aula liberamente deciderà sull'emendamento da noi presentato.

\* SANTINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, illustro gli emendamenti 18.39 e 18.41. Chi ha l'onore, ma anche l'onere, di rappresentare un particolare mondo di grande interesse pubblico e di grande rilievo sociale ha problemi non facili da risolvere quando si trova a dover affrontare e confrontare il proprio orientamento con la coerenza che egli deve avere come parlamentare che appartiene e che ha espresso la fiducia al Governo e che nello stesso tempo ritiene necessario e giusto rappresentare esigenze che ritiene giustificate e fondamentali e che hanno formato oggetto, per quanto riguarda un settore così delicato ed importante per l'economia del nostro paese qual è quello del trasporto, di alcuni emendamenti che esprimono non certo l'opinione personale o di gruppi di parlamentari, ma dell'insieme delle aziende che esercitano una certa funzione difficile e complessa nel nostro paese e che hanno sempre avuto da parte del Parlamento e del Governo una particolare attenzione ed una legislazione che ha tenuto sempre presente la delicatezza e la complessità dell'esercizio di questa funzione.

Ritengo, pertanto, che l'emendamento 18.39 sia da approvare per alcune particolari ragioni che non infirmano e non contrastano, a mio avviso, con l'ottica generale del Governo che ha, anche per quanto riguarda il fondo nazionale dei trasporti, indicato nel 4 per cento l'aumento dello stanziamento per il 1988. Riteniamo che in questo caso si dovrebbe dare attuazione alle disposizioni della legge n. 151 del 1981 che prevede un adeguamento annuo con riferimento al tasso d'inflazione e vorremmo anche sostenere la necessaria coerenza dell'azione svolta dal Governo per le passate annualità, per la determinazione delle quali è stabilito un aggancio automatico almeno al tasso programmato d'inflazione.

Mi sembra doveroso ricordare che il trasporto pubblico locale è un settore in cui è necessario mantenere un appropriato meccanismo di rivalutazione annuale dei finanziamenti al fine di non far riscontrare disavanzi sommersi, come è successo in particolare per le annualità del 1981 e del 1982. Io voglio ricordare che in tali anni il «Fondo nazionale trasporti per l'esercizio» non è stato determinato aumentandolo dei rispettivi tassi programmati di inflazione: ciò ha provocato disavanzi non coperti da contributi di esercizio non solo per tali anni, ma, per gli effetti di trascinarsi, anche per gli anni successivi.

È per questi motivi che il Governo è dovuto intervenire, prima con un disegno di legge volto a rideterminare i fondi del 1982 e del 1983 e successivamente con un decreto-legge che consentisse, attraverso la stipulazione dei mutui, la copertura dei disavanzi residui dal 1981 al 1986 di cui l'80 per cento è stato posto a carico dello Stato, sia pure attraverso la finanza regionale.

Chiediamo quindi il ripristino dei 22 miliardi portando l'ammontare complessivo della somma trasferita a 4.665 miliardi.

Per quanto riguarda il secondo emendamento, il 18.41, anche qui faccio brevissime considerazioni. Voglio ricordare che nelle due leggi finanziarie

precedenti, del 1986 e del 1987, erano stati stanziati importi anche aggiuntivi riferiti ai trienni di competenza, mentre la legge finanziaria per il 1988, non stanziando alcuno importo, lascerebbe scoperto, tenendo conto del triennio 1988-1990, l'anno 1990. Si ricordi in proposito che per gli anni 1988 e 1989 la legge finanziaria del 1987, all'ottavo comma dell'articolo 8, con stanziamenti aggiuntivi a quelli stabiliti dalla legge finanziaria 1986, ha determinato stanziamenti rispettivamente per 700 e 800 miliardi di lire. Pertanto, al fine di assicurare i finanziamenti per investimenti nel settore del trasporto locale, coerentemente con gli indirizzi e gli orientamenti espressi dal Governo Craxi, come del resto veniva ricordato negli interventi precedenti, si ritiene opportuno uno stanziamento aggiuntivo di 1.000 miliardi per il 1990.

LIBERTINI. Intervengo per illustrare gli emendamenti 18.46, 18.45, 18.52 e 18.53, che sono tutti relativi alla materia ferroviaria.

Devo subito dirle, signor Presidente, che è con profondo disagio e con un senso di umiliazione che prendo la parola. Alcuni giorni fa milioni di lavoratori italiani, che non erano comunisti soltanto, ma anche socialisti, cattolici, laici, progressisti, hanno scioperato per quattro ore rivendicando alcune questioni importanti tra le quali quelle che abbiamo discusso stamattina. A quattro ore di sciopero di milioni di persone abbiamo risposto con una discussione di quarantacinque minuti, nel corso della quale hanno parlato soltanto i presentatori degli emendamenti, ai quali il Governo ha dato una risposta tra l'annoiato e il distratto.

Io non sono nuovo alla vita parlamentare, sono ormai venti anni che frequento le Aule del Parlamento e questo senso di umiliazione è diventato in me sempre più profondo.

Onorevole Presidente, noi siamo in quest'Aula, ma lei immagina che ci siano alcuni italiani che in giro per il paese sappiano che siamo qui riuniti e di che cosa stiamo discutendo?

Noi siamo separati totalmente dalla realtà del paese. Ho appreso poco fa che la delegazione dei sindacati confederali si è incontrata con il Gruppo comunista e attende di incontrarsi con gli altri Gruppi per esporre la piattaforma dello sciopero generale. Questa piattaforma comprende anche la revisione dell'IRPEF. Nemmeno i dirigenti confederali sapevano che questa mattina il Senato votava su tale materia.

BOATO. Ho dato loro il testo degli emendamenti poichè non lo avevano.

LIBERTINI. Come esempio di separatezza, credo che questo sia luminoso, o buio, come lei preferisce.

Si parla di riforma dello Stato, in questi tempi, e sembra che ci siano rimedi e ricette, come il controllo del voto segreto e lo snellimento dei lavori; ma il vero problema è di come ciò che facciamo qui dentro abbia qualche nesso con ciò che succede nel paese. Questo è il vero problema. Credo che ognuno di noi, ma soprattutto chi, come me, è ormai un vecchio parlamentare e un militante del nostro movimento, con vero disagio prende la parola in quest'Aula, in questo clima nel quale - lo voglio dire con molta franchezza - molti di noi seguono le votazioni senza avere esatta cognizione degli argomenti che si votano.

Tuttavia mi faccio forza, perchè la tentazione sarebbe stata quella di rinunciare, e compio il mio dovere nel tentativo, onorevole Presidente, di

porre a quest'Aula, al Governo e all'onorevole Amato, ministro del tesoro (che in questo momento non c'è; non ho visto il presidente Gorla, ma dell'onorevole Gorla mi preoccupo meno perchè il Presidente del Consiglio e una sorta di cappello messo su una sedia in attesa che altri la occupino, mentre l'onorevole Amato era il delfino di Craxi, l'uomo dell'avvenire, Ministro del tesoro), in queste condizioni estremamente disagiate, una grande questione nazionale. In termini parlamentari essa si traduce nella presentazione di quattro emendamenti, ma è una grande questione nazionale. Voi tutti sapete, poichè è un luogo comune, che abbiamo in Italia un sistema di trasporti per cui l'84 per cento delle merci viene trasportato su gomma. Siamo un paese anomalo, signor Presidente, non siamo un paese europeo. In Germania e in Francia la percentuale è del 36 per cento, e questi paesi hanno canali navigabili in più. Non siamo neanche un paese africano, siamo un paese bizzarro, con una natura particolarissima, una sorta di «giraffa» che trasporta l'84 per cento delle merci su strada.

Ma attenzione, questo è il punto di partenza. I calcoli, effettuati nel piano generale dei trasporti e resi noti nella conferenza convocata dal Governo qualche mese fa (che poi non conta niente; infatti mi sono già accorto che possiamo fare tutte le conferenze del mondo, che però non contano. Ricordo, in proposito, che l'onorevole Gorla, quando era Ministro del tesoro, non sapeva che cosa il suo partito avesse deciso in materia di telecomunicazioni e ha tagliato quei fondi che tutti avevamo deciso di impiegare: tanto non conta niente, è una questione da ragionieri!), furono accolti con allarme. C'erano tutti, c'erano sei ministri, c'era il presidente della Confindustria: se non invertiamo la tendenza entro la fine di questo secolo, quindi entro 12 anni, l'Italia sarà un paese che trasporterà su gomma il 93 per cento delle merci; cioè saremo ridotti ad essere un paese monomodale. Da questi dati è emerso un grande allarme e la necessità di invertire la tendenza, cari colleghi, signor Presidente e onorevole Amato, ritornato al suo banco: a volte noi ne abbiamo parlato, anche piacevolmente, in viaggi aerei o in incontri, ed ora ne parliamo qui. E mentre allora lei era d'accordo con me, adesso, che è sul banco del Governo, sta compiendo scelte opposte a quelle su cui abbiamo ragionato.

Infatti, mantenere tale tendenza presenta le seguenti conseguenze, che tutti devono conoscere. Innanzitutto, andiamo incontro ad una congestione sui grandi nodi e nelle aree urbane che li renderà invivibili. Esca da Milano in certe ore e vedrà che sulla tangenziale non si cammina; guardi che cos'è intorno a Roma, guardi cos'è l'«Autosole».

E non si abbia l'illusione che a questo si rimedia raddoppiando la rete autostradale, perchè è stato dimostrato con studi al computer, che sono stati fatti quando ministro dei trasporti era un suo collega e compagno di partito, onorevole Amato, che anche se si raddoppiasse il sistema autostradale, sposteremmo di qualche anno il momento della paralisi totale e intanto accresceremmo il caos nelle città, perchè ciò che accade nelle città non è separato da ciò che accade sui grandi itinerari.

Andiamo quindi verso la paralisi del paese.

In secondo luogo, andiamo ad una devastazione dell'ambiente in cui viviamo, che ha punte macroscopiche, non solo perchè correre dietro a questo problema con i raddoppi autostradali vuol dire compromettere le risorse naturali, ma anche perchè ci sono elementi di inquinamento. Abbiamo presentato un'interpellanza che spero discuteremo: a Villa San Giovanni, dove c'è il passaggio concentrato dei camion, c'è un tasso di

cancerosità, di malattie di cancro senza confronti, il più alto della media nazionale, che può paragonarsi soltanto – altro caso italiano – al tasso di cancerosità che c'è nella città di Casale Monferrato – di cui sono senatore – a causa della produzione di amianto con cemento, che continua nonostante che la CEE l'abbia proibita già da qualche anno.

Abbiamo patologie delle vie respiratorie per l'inquinamento nelle grandi città: è dimostrato. Abbiamo condizioni di invivibilità che diventeranno man mano maggiori. Dunque, congestione e devastazione dell'ambiente, ma c'è di più.

Passo al terzo punto. Abbiamo avuto recentemente un *referendum* sull'energia. È bene che si sappia che la differenza tra il modello tedesco – che non è, tuttavia, soddisfacente neppure per i tedeschi – e il modello italiano dei trasporti è esattamente, in termini di consumi energetici, equivalente alla produzione di tutte le centrali nucleari di cui stavamo discutendo. Questa è l'entità energetica della vicenda: i trasporti consumano il 25 per cento dell'energia.

Quarto punto: è stato il presidente della Confindustria Lucchini a dire – nonostante avesse a fianco Umberto Agnelli, che poi ha fatto un discorso imbarazzato alla Conferenza nazionale dei trasporti – che se continua questo sistema di trasporti, che tra l'altro assorbe un terzo del reddito nazionale – sottolineo un terzo; nessun altro sistema di trasporti è così – e che ha un'incidenza sui costi di produzione del prodotto finito dal 6 al 22 per cento, andiamo fuori mercato, in quanto non si può concorrere con prodotti su cui grava il minor costo del trasporto ferroviario.

Ma questo ormai è senso comune. Andate in Sicilia, dove i produttori agricoli della zona di Gela, di Ragusa, di Siracusa si sono riuniti in consorzi e cooperative: sono venuti qui, all'Ente delle ferrovie, e hanno fatto il pellegrinaggio alla Finmare chiedendo che gli vengano dati dei treni o delle navi perchè con i camion non riescono più a lavorare. Questa è la situazione che c'è nel paese, questa è la questione che abbiamo davanti.

A tale questione – voglio sottolinearlo – con una dura lotta, durata dieci anni, che ci ha visto in prima fila e che ha visto in prima fila colleghi anche di altri partiti, i socialisti prima di tutto – soprattutto quando per due volte sono stati a capo del Ministero, con il ministro Formica prima e poi con il ministro Signorile – e con i democristiani, abbiamo cercato di porre rimedio. Mi pento della cattiveria che ho usato prima costringendo il senatore Bernardi a dichiarare che ritirava l'emendamento: egli è parte di questo movimento e presentò quell'emendamento perchè tutta la Commissione lo aveva indicato come necessario, ma è stato costretto a ritirarlo contro le sue convinzioni.

Questo movimento, di cui tutto questo schieramento ha fatto parte, era riuscito a ribaltare tale impostazione, lentamente, lentamente per carità.

Anno 1978: votiamo la prima risoluzione nell'altro ramo del Parlamento che afferma il ribaltamento della tendenza, lo sviluppo delle ferrovie, lo sviluppo del mare, con una indagine della Camera dei deputati.

Anno 1978: la prima legge (n. 503), che consente di avere delle vetture decenti per i pendolari (1.000 vetture).

Anno 1978: relazione del primo piano di sviluppo delle ferrovie, poi bloccato per tre anni quando era sciaguratamente ministro l'onorevole Preti (bisognerebbe vietare che i socialdemocratici fossero Ministri perchè tra lavori pubblici e trasporti sono peggio della zizzania!). 1981: questa legge viene varata, ma in parte viene insabbiata nel 1984. 1985: questo vasto

schieramento conquista la riforma dell'Ente delle ferrovie. 1986 (l'anno scorso): il Parlamento delibera un aumento degli stanziamenti e mette finalmente a disposizione delle ferrovie dello Stato una somma cospicua, valutabile con calcoli diretti o indiretti in 60.000 miliardi. È la somma necessaria per trasformare il sistema ferroviario.

Vorrei dare ai colleghi qualche dato che li renda consapevoli dei termini di riferimento. Come ho già detto, trasportiamo con le ferrovie il 10 per cento delle merci. Con un aumento da qui alla fine del secolo del 45 per cento del trasporto merci (questa è la previsione, ma già il 1987 ha dimostrato che quella stima è inferiore alla realtà in quanto la mobilità sta crescendo in modo impressionante: solo il trasporto aereo è aumentato del 13 per cento), se le ferrovie rimanessero al livello della capacità attuale di 18 miliardi di tonnellate-chilometro, nel 1996-1997 esse coprirebbero il 6 per cento del trasporto. Ma allora perchè mantenere 200.000 ferrovieri? Perchè spendere tutti questi soldi? Chiudiamole!

Ha ragione l'onorevole Andreatta il quale è conseguente: in una tavola rotonda a Bologna ed in altre occasioni egli ha sostenuto la tesi che la scommessa ferroviaria è perduta e che bisogna chiudere le ferrovie lasciando solo quelle che servono per la sicurezza nazionale e per i grandi transiti e andando verso un «tutto gomma». Questa è una scelta coerente, ma a mio avviso sarebbe una scelta folle.

Nel 1986, finalmente viene stanziata una somma importante che, onorevoli colleghi, deve dar luogo ad una serie di opere fondamentali che devono essere compiute nel giro di tre o quattro anni; altrimenti questa scommessa, questa sfida viene drammaticamente perduta dal nostro paese.

Siccome da tanti anni mi occupo di questi problemi, anzi ci sono invecchiato sopra, tanti colleghi, non solo comunisti, ma anche socialisti e di altri partiti, vengono a chiedermi di quella o quell'altra linea ferroviaria, di quel nodo o quella stazione. Cari colleghi, stiamo parlando di questi problemi: e poi non andiamo a Bari, a Torino dove ci sentiamo dire che bisognerebbe fare questo o quest'altro. Oggi voi dovete decidere se questo o quest'altro si fa o non si fa.

Si tratta - e vorrei dirlo all'amico e collega Pollice, non essendo d'accordo sul suo emendamento a proposito dell'alta velocità - del problema di fondo del sistema ferroviario, ossia del quadruplicamento dei grandi assi. Le ferrovie sono come le autostrade: se si vuol passare dalla viabilità normale ad una veloce, bisogna costruire l'autostrada con le quattro corsie. La cosiddetta alta velocità, che a mio avviso è una definizione sbagliata, significa soltanto il quadruplicamento delle ferrovie. Colleghi, andate in Germania dove non c'è il quadruplicamento ma dove in alcuni tratti corrono sei binari parallelamente!

Ora, l'Ente ferroviario ha messo in moto qualche misura ed infatti quest'anno abbiamo registrato alcuni *records*, quasi un *boom* per il trasporto delle merci e dei passeggeri. Ma tra Roma e Milano si scoppia e non ci passa più niente. Molti di voi si lamentano dei ritardi, ma ormai quel tratto è un tubo. Il quadruplicamento da Milano a Battipaglia adesso, e successivamente fino a Reggio-Calabria, nonchè da Trieste a Venezia costituirebbe la croce fondamentale che potrebbe sostenere il sistema ferroviario italiano. (*Interruzione del senatore Specchia*). Poi vi è il problema delle grandi trasversali, la linea medio-padana che è alternativa alla Torino-Milano-Venezia. La linea pontremolese, che collega i porti dell'alto Tirreno alla Val

Padana, alleggerisce il nodo di Bologna e si collega col Brennero e con Chiasso. Ci sono la linea Orte-Falconara, che attraversa trasversalmente l'Italia centrale e mette in comunicazione i due mari, la Roma-Napoli, eccetera.

Onorevoli colleghi, badate che da Bari a Napoli bisognerebbe poter andare in un'ora e 20 minuti se il treno fosse tale e non un attrezzo antidiluviano! Infine, c'è il problema delle isole. La Sicilia sta per non avere più ferrovie perchè viene operato un taglio di un terzo dei finanziamenti, ma mi ci soffermerò tra breve. La Calabria ha bisogno della dorsale programmata da tanto tempo. Poi c'è il problema dei grandi nodi e delle grandi stazioni che assicurino la mobilità dell'intero sistema, per non parlare delle linee secondarie sulle quali viaggiano milioni di pendolari.

Tutto questo esige l'impegno oculato della somma di 80.000 miliardi. Ma non basta, perchè voi sapete che noi abbiamo, come Parlamento, finanziato la linea Roma-Battipaglia, ma il resto del sistema ad alta velocità non è finanziato e si pensa di farlo ricorrendo al capitale privato, con progetti che sono anche pericolosi. Questo è il problema che abbiamo davanti! Ebbene, cosa fa la legge finanziaria? Taglia spietatamente queste somme, costringe – come dimostrerò tra poco – le Ferrovie a sopprimere circa 3.000 chilometri di esercizio sulle linee secondarie, costringe le Ferrovie a ridimensionare gli interventi sui grandi assi e perfino a chiudere alcuni dei cantieri programmati. E non mi si racconti, onorevole Amato, che questo si fa perchè c'è la politica dell'austerità. No, questo si fa perchè c'è la politica dello spreco, delle corporazioni e dei grandi ladri di Stato. Abbiamo qua stanziati 27.000 miliardi, non una lira, per le società private che hanno in concessione autostrade e che riscuotono i pedaggi, ma si vedono poi pagare dallo Stato il 70 per cento, che poi diventa il 100 per cento (senza considerare che poi si fanno anche gli appalti così da fare in modo che la «minestra» sia fatta in famiglia), dei costi di costruzione.

In un paese in cui volete far pagare i medicinali alla povera gente, pagate le autostrade interamente ai privati che le costruiscono! Questo settore non si tocca, in questo caso non si propongono tagli. Non è, quindi, vero che il problema sia quello della compatibilità finanziaria; questo è un falso problema. Del resto, a sostegno di questa tesi potrei citare altri dati in aggiunta a quelli già portati poco fa dal collega Giustinelli. Il Governo Craxi lavorò per anni, e noi avemmo su quel punto una posizione costruttiva, per i progetti mirati delle grandi aree urbane, che comprendono l'intervento ferroviario. Si trattava, lo ricorderete, di 13 grandi progetti mirati. Il Ministro dei trasporti l'anno scorso indicò per i progetti mirati la necessità di un finanziamento annuale di 6.000 miliardi. Ebbene, mentre si lasciano 27.000 miliardi per contributi alle autostrade private, cosa si prevede nella finanziaria che state per approvare per i 13 progetti mirati delle grandi aree urbane? Venti miliardi all'anno. Avete capito bene: 20 miliardi all'anno. Dopo di che, certo, il Ministro dei lavori pubblici, a cui portano via addirittura la GESCAL – se ne è accorto ieri che non aveva più il cavallo – diventa un «Visconte dimezzato», perchè almeno gli rimane l'ANAS, ma il ministro Tognoli è proprio il «cavaliere inesistente» di Calvino, perchè un Ministro delle aree urbane senza trasporti, nè casa è il Ministro di niente, è il Ministro di se stesso.

Queste sono scelte politiche, mirate, che nulla hanno a che vedere con l'austerità, con i sacrifici, con le sorti della lira e del dollaro, con

l'andamento del prezzo del petrolio, in quanto questa è una politica. Ed è drammatico, lo voglio dire - con il Partito socialista noi abbiamo avuto in questi anni scontri anche forti, ma certo anche incontri importanti, su questo terreno della politica dei trasporti, così come li abbiamo avuti con settori vasti della Democrazia cristiana e dell'area progressista - che quando il Ministro del tesoro è un socialista, un uomo illuminato e di idee aperte, si compiono queste operazioni retrive che corrispondono solo agli interessi sordi di grandi *lobbies* che hanno devastato e saccheggiato il nostro paese. Questa è la verità della situazione. E come viene effettuato questo taglio? Gli emendamenti si leggono male se non si capisce prima come è la situazione. Con la costituzione del nuovo ente cambia il rapporto tra il bilancio dell'ente ed il bilancio dello Stato; prima era tutto bilancio del Ministero dei trasporti. Nella misura in cui cambia, questo bilancio si divide sostanzialmente in tre parti, lo dico per comodità di ragionamento. Una parte è il bilancio proprio dell'ente e a tale proposito la legge stabilisce che questo bilancio deve raggiungere l'equilibrio; quindi, quando lei, Ministro del tesoro, dice alle Ferrovie dello Stato che nel corso di 5 anni, attraverso certi tagli devono tornare all'equilibrio di bilancio, dice una cosa giusta che noi condividiamo e ripetiamo nel nostro emendamento, perchè le Ferrovie hanno l'obbligo del pareggio del bilancio, naturalmente per quanto riguarda il proprio bilancio, che deve essere costruito su costi economici e su tariffe economiche. Per fare questo, cinque anni anzi ci sembrano molti e del resto il bilancio delle Ferrovie dello Stato quest'anno è già ridimensionato: su questo non c'è problema, lo dico perchè non si confondano le carte in tavola.

Ma poi ci sono altri due bilanci: innanzitutto, le sovvenzioni di esercizio, che in base alla nuova legge lo Stato dà all'ente per comprare, sulla base di un rigoroso calcolo di costi, servizi che l'ente stesso, in riferimento al suo bilancio, non potrebbe fornire. Gli dice, ad esempio: trasportami i pendolari a tariffa ridotta e ti darò la differenza; trasportami i convogli militari e ti pagherò la tariffa per i trasporti militari. Ora, queste sovvenzioni sono tagliate duramente dalla finanziaria. Non mi si dica che sono tagliate perchè sono dei «rami secchi»; tra l'altro, la vicenda dei «rami secchi» dovrà pur essere chiarita una volta o l'altra. Ad esempio, in un bar collocato in una buona posizione, ma che è in pessime condizioni, con una macchina per il caffè che non funziona e per di più sporco non andrebbe mai nessuno ed il suo coefficiente di esercizio sarebbe scarso; però, se quel bar fosse rimodernato, avrebbe o no un flusso di traffico maggiore? Così è anche per le ferrovie.

Si voleva tagliare, in Sicilia, la ferrovia di Castelvetro. Ora, l'Ente fa una ricerca di mercato e scopre che se funzionasse sarebbe una delle ferrovie più ricche del sistema ferroviario, perchè convoglierebbe 30.000 carri ferroviari l'anno. Siamo di fronte alla logica del ragioniere, sia esso di Asti o di Castelvetro non importa: è pur sempre un povero ragioniere. Non è questa però la logica di chi fa una politica del sistema dei trasporti.

Il taglio delle sovvenzioni inciderà pesantemente su due regioni, e in particolare sulla Sicilia (tanto è vicina all'Africa e possiamo anche sganciarla), che non avrà più ferrovie, perchè di questo si tratta. Certo che i giornali sono straordinari: a Palermo sono sfilati 4.000 ferrovieri e non è stata pubblicata nemmeno una riga; evidentemente, non contano, sono dei derelitti. Se fossero invece sfilati 4.000 giudici contro il *referendum*, le cose sarebbero andate diversamente; si trattava però di 4.000 ferrovieri: povera gente.

Il taglio delle sovvenzioni inciderà anche sul Piemonte, che è una delle regioni più ricche di reti ferroviarie e che vede le sue ferrovie dimezzate.

Il taglio sulle sovvenzioni di esercizio caccia via le ferrovie dal trasporto locale. Stia attento, onorevole Amato, perchè anche un semplice suggerimento può esserle utile. Non è vero che si risparmia perchè, a meno che non si caccino via i ferrovieri (e c'è un brutto emendamento presentato dal collega Bernardi: si parla di cassa integrazione, questo lo abbiamo capito tutti), non si chiudano le stazioni (ma alcune di esse non si possono chiudere) e non si offrano servizi alternativi, lei stesso, signor Ministro, rischia di avere meno servizi e più costi. Infatti, le autolinee non sono gratuite, ma a carico dello Stato; ci sono società di autolinee che ormai vivono al Ministero dei trasporti. Ogni volta che vado al Ministero dei trasporti ci trovo alcuni grandi personaggi, specialmente pugliesi, che vivono praticamente lì; si occupano cioè delle loro autolinee private, ma stanno in permanenza al Ministero. Lo dico apertamente (e su questo problema ho anche presentato un'interpellanza): questa è una delle maggiori linee del traffico di tangenti. Dietro i «rami secchi», c'è anche tutto questo e documenteremo in Aula fatti, nomi e cognomi perchè siamo stanchi di questa situazione. In nome delle virtù dell'economia si alimenta la mafia delle linee in concessione privata.

Sulla riduzione del primo taglio, quello cioè del *deficit* dell'Azienda, siamo dunque d'accordo, *nulla quaestio*; sul secondo no. L'Ente deve predisporre un programma per queste linee, deve dire che futuro hanno e su questa base ridimensionare le sovvenzioni. Così si deve fare, non si deve partire dai tagli. Il terzo taglio però è il più bieco, perchè in apparenza non è un taglio. Infatti, che operazione si è fatta? Gli interessi sui mutui per le infrastrutture, che erano a carico dello Stato, dato che le infrastrutture non può certo costruirsele l'Ente, sono stati caricati tutti sul bilancio dell'Ente stesso.

Tutto ciò ha una ricaduta complessiva in negativo di 12.000 miliardi, che assesta alle ferrovie un colpo che le mette in ginocchio. Rischiamo di non avere più un servizio ferroviario.

Onorevole Amato, parlo con lei perchè penso di avere un interlocutore e di non parlare al muro, nonostante quello che è accaduto oggi in questa Aula, mentre lei era assente, quando abbiamo liquidato lo sciopero generale di quattro ore in quaranta minuti. Basta che un liberale starnutisca e vi riunite per una settimana; milioni di lavoratori scioperano ed è un incidente di percorso. Spero che ora si parli per ragionare e per entrare nel merito dei problemi; spero che ci si renda conto di ciò di cui si parla e che non siamo solo delle macchinette da voto.

La questione del sistema ferroviario è decisiva; infatti, le ferrovie non hanno molto tempo davanti a sé. Già l'Ente va male e sento girare delle voci pessime. Gira questo programma di «esternalizzazione» (pensate che bell'ente), per cui addirittura il patrimonio trasferito dallo Stato all'Ente verrebbe messo in società con i privati; invece del decentramento, l'Ente sta procedendo ad un accentramento, già il passaggio al nuovo ordinamento avviene con una lottizzazione selvaggia: ma aggiungete un taglio finanziario di questa portata... E poi non lamentatevi dei Cobas. Perchè, badate, dietro la protesta dei macchinisti, dei capistazione, oltre a ragioni corporative, c'è anche la sensazione di essere solo un ramo secco, di essere un settore emarginato, c'è il timore del futuro.

Colleghi democristiani, avete il ministro che è democristiano, avete il presidente dell'azienda che è democristiano: pensavo che almeno difendeste

le posizioni che avete! Le buttate a mare! Voglio vedere su quale vulcano si va a sedere il presidente Ligato, se passa questa finanziaria.

MACALUSO. L'importante è che sia seduto.

LIBERTINI. Si siede ovunque, dice il senatore Macaluso, ma la verità è che lì ci sarà un vulcano perchè i problemi ormai si porranno in modo dirimpente.

Ho piacere che i colleghi, interrompendo il loro chiacchiericcio, mi abbiano ascoltato, perchè volevo porre la questione con tutta la forza necessaria. Io non mi rassegno ad essere una macchina da voto, non mi rassegno ad essere un numero, non mi rassegno alla sordità, non mi rassegno al fatto che, dopo le discussioni che si fanno qui dentro, uscendo dalla porta si sente dire di là: «Hai ragione sai, ma... era così». Dico che non mi rassegno e mi riferisco a tutti i colleghi e a noi comunisti in particolare, perchè si rischia di finire ad essere opposizione di comodo, quando si partecipa a certi riti. Io credo che il paese abbia bisogno di una opposizione vera e incisiva; proprio il paese ne ha bisogno.

Spero che su tali questioni riflettiate. I nostri quattro emendamenti articolano la correzione dei punti di cui dicevo. Io spero che i colleghi riflettano e per questo, presidente Spadolini, avevo prima sperato nella possibilità di un accantonamento. Perchè l'emendamento presentato dal senatore Bernardi non è nato dalla sua fantasia, sappiamo cosa c'è dietro, anche nelle file della maggioranza. Avevo chiesto che vi fosse un momento di riflessione prima di passare con leggerezza ad un voto che pregiudica non le ferrovie, ma il destino del paese. Spero che il tempo che abbiamo davanti consenta una riflessione in questo senso. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

SPADACCIA. Signor Presidente, sarò brevissimo. Dopo l'intervento del senatore Libertini, dal quale molte cose mi dividono e mi hanno diviso nel passato - sul condono edilizio abbiamo polemizzato, abbiamo litigato - ma con il quale sulla questione del trasporto pubblico e delle Ferrovie dello Stato sono d'accordo, credo di aver davvero poco da aggiungere.

Quando si parla di piano energetico nazionale, per altri si tratta di discutere di una centrale nucleare in più o in meno, di Montalto di Castro a metano o a nucleare, di Trino Vercellese 1 o Trino Vercellese 2: per me un vero piano energetico nazionale è quello che riguarda i trasporti e l'uso dell'energia elettrica per i consumi civili e quindi la riconsiderazione della nostra politica energetica complessiva. E pertanto, parlare di trasporto pubblico significa parlare di energia.

Ieri, il ministro Amato, con parole in parte sferzanti e in parte accorate, ha lamentato dal suo punto di vista, collega Libertini, il rito di questa finanziaria divenuta così sproporzionata rispetto alla complessiva politica di bilancio e rispetto alla complessiva politica legislativa del paese. Ma chi ha voluto questo rito così sproporzionato della finanziaria? Chi ha voluto questo articolo 18 e poi quell'articolo 19 e poi quell'articolo 20? Ieri il ministro Amato diceva che nelle discussioni sulla finanziaria c'è la frustrazione di una politica delle riforme mancata. È vero, collega Amato, è vero, ministro Amato, è vero, vice Presidente del Consiglio Amato, che da parte nostra forse c'è la frustrazione di una politica delle riforme mancata, c'è anche la

nostalgia delle riforme! Ma da parte vostra c'è la pretesa di surrogare con qualche articolo della legge finanziaria provvedimenti non dico di riforma ma che richiederebbero almeno un vaglio diverso e una diversa considerazione da parte del Parlamento.

A me dispiace che il senatore Riva abbia ritirato i suoi emendamenti, perchè io non li avevo presentati in quanto sapevo che lo aveva già fatto lui. Questi sono stanziamenti che dovrebbero andare in fondo globale per poi poterli discutere non nella fretta di un pomeriggio, in un'Aula affollata ed impaziente di arrivare al momento del voto, ma nella centralità di un dibattito politico che restituisca a questi problemi la dignità di scelte meditate. Poi si scelgano pure delle politiche che cancellino il trasporto pubblico! Però lo si faccia a viso aperto, con trasparenza, nel confronto tra politiche alternative.

Al senatore Libertini devo dire che non dobbiamo fare soltanto questa rivendicazione ai vari Governi e alle varie maggioranze: deve essere un comportamento da imporre a noi stessi per far affiorare le nostre priorità. Perchè quello del trasporto pubblico deve essere sempre meno il problema di Libertini o di Spadaccia e sempre più il problema di tutti, il problema di interi partiti della sinistra, il problema delle opposizioni, il problema del Parlamento e dei Governi di questo paese.

Che cosa debbo aggiungere a ciò? Io non credo all'automaticità dei tagli, non credo ai rami secchi, alle ferrovie secondarie da abbattere, ma credo che queste cose vadano affrontate con decisione e con scelte radicalmente diverse.

Certo, noi poi troviamo da una parte le grandi *lobbies* delle autostrade e dall'altra le piccole *lobbies* degli appalti delle ferrovie, perchè è chiaro che sia i grandi che i piccoli hanno le loro tangenti e i loro affari! Ciò però non ci deve far dimenticare la gravità del problema generale che esiste dietro tale questione. Noi abbiamo quindi proposto la soppressione di alcuni commi di questo lunghissimo articolo 18 che propongono l'automaticità dei tagli nel piano quinquennale di risanamento. Siamo contrari perchè vogliamo discuterlo ma in un'altra sede, con altri provvedimenti e con altri vagli.

Abbiamo proposto dei provvedimenti che vanno nella direzione contraria a quella dei rami secchi... Rami secchi un accidente! Non voglio ripetere le cose dette dal senatore Libertini: togliere i rami secchi quando possono diventare, nelle Marche come nel Lazio, strumenti di collegamenti metropolitani leggeri; togliere finanziamenti alle ferrovie secondarie per poi finanziare le autolinee in concessione comporta dei costi energetici, dei costi in termini di inquinamento, dei costi in termini di equilibrio del nostro sistema dei trasporti, oltre che in termini di sicurezza ed anche dei costi finanziari.

Abbiamo anche presentato un emendamento in merito alla costruzione del ponte sullo stretto di Messina. Noi riteniamo ridicolo che si possa pensare di costruire un ponte sullo stretto di Messina quando poi si lascia l'intera isola senza ferrovie.

In subordine, abbiamo ridotto gli stanziamenti da 30 a 15 miliardi per i due anni.

Abbiamo anche previsto degli emendamenti che riducono per quest'anno, nell'ambito del tasso di inflazione programmato, gli aumenti delle tariffe. Allo stato dei fatti (dico «allo stato dei fatti» perchè noi in questa finanziaria siamo mossi da una preoccupazione anche criticati dai banchi della sinistra,

che è quella della lotta all'inflazione), non possiamo da una parte prevedere il contenimento dell'inflazione e dall'altra non ancorare la politica tariffaria a questo obiettivo.

Ma nell'ambito della lotta all'inflazione non c'è niente che impedisca di dire che il risanamento delle Ferrovie ha bisogno di un avvicinamento della politica tariffaria italiana alle medie europee. Noi siamo disponibili a prendere in considerazione questo discorso, ma in una situazione che riconsideri la politica antinflazionistica complessiva e che equilibri le spinte inflazionistiche che possono venire da questo settore su interventi compensativi, perchè io credo che se poi questa della lotta all'inflazione diventa una priorità, lo deve diventare davvero: e ricordo qui che, nel momento della lotta all'inflazione da parte del Governo Craxi, vi fu sì il taglio di tre punti della scala mobile, ma vi fu il blocco dell'equo canone e vi fu il controllo delle tariffe e dei prezzi amministrati.

In definitiva, io credo che non si possa supplire con un articolo della finanziaria, pur se lungo come questo, e con una discussione come questa, alla mancanza di una politica del trasporto pubblico e ad una mancanza di politica di riforme nel campo delle ferrovie.

Credo che, se da parte nostra può esserci il rischio di una nostalgia delle riforme che sfogliamo in questo dibattito sulla finanziaria, da parte del Governo c'è forse l'illusione che si possa supplire alle riforme attraverso un uso improprio della finanziaria, attraverso scorciatoie di questo genere. Molto meglio sarebbe stato mettere gli stanziamenti in fondo globale ed affidarci ad altri vagli, ad altri procedimenti, ad altri provvedimenti per le ferrovie, per le poste e per gli altri servizi essenziali.

PINNA. Intervengo per illustrare gli emendamenti 18.49, 18.54 e 18.55.

Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, tutti e tre gli emendamenti che intendo illustrare si propongono di incidere positivamente sul funzionamento dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, che registra anche per il 1987 un disavanzo di quasi 2.000 miliardi e ne prevede uno di 2.390 per il 1988 ed assicura, per contro, livelli di servizi sempre più inadeguati per una società complessa e in rapido mutamento.

L'amministrazione postale va infatti perdendo spazi di mercato negli stessi settori per essa tradizionalmente di maggior forza, come quello delle corrispondenze e dei pacchi o (cosa ancora più grave) nel servizio di banco-posta, servizio quest'ultimo che, in un quadro gestionale diverso, avrebbe invece enormi potenzialità di sviluppo, come documenta anche un recentissimo studio della Confindustria.

La necessità di qualificare i servizi e di abbattere il disavanzo ha trovato negli anni passati, da parte della maggioranza, ricette diverse ma sempre di scarsa o nulla efficacia pratica. Si può ricordare al riguardo che la finanziaria del 1984 prevedeva adeguamenti tariffari come strumento di riequilibrio della gestione; la finanziaria 1986 puntava invece sulla soppressione graduale degli uffici postali a scarso traffico, da attuarsi con un piano del Ministro che però non ha mai visto la luce.

Sul fronte degli organici di personale - ormai quasi 250.000 dipendenti che assorbono il 70 per cento della spesa totale - si assiste ad un incremento automatico attraverso forme di reclutamento spesso assai discutibili, cui corrisponde una decrescente qualità e produttività dei servizi.

In assenza di una legge generale di riforma del Ministero, in gestazione da molti anni, la legge n. 39 del 1982, se ha assicurato un forte flusso finanziario, è stata, a nostro giudizio, essa stessa fonte di squilibri e di sprechi. Porto al riguardo una esperienza diretta e recente. La settimana scorsa i lavoratori delle poste di diversi centri della mia provincia, la provincia di Nuoro, sono scesi in agitazione perchè nei loro uffici mancano le calcolatrici, lo spago per legare i plichi, le buste (addirittura le buste dell'amministrazione vengono riutilizzate cancellando i precedenti indirizzi), i piombi. La USL di Nuoro ha dichiarato, nei giorni scorsi, alcuni uffici postali malsani, perchè umidi e freddi, o riscaldati con apparecchiature inadeguate e pericolose. Altri uffici sono poi privi delle necessarie barriere per la sicurezza di chi vi lavora. Per contro, accanto a questa situazione di degrado e di abbandono, vanno sorgendo, in alcuni centri della stessa provincia, ad opera dell'Italstat, fra le rimostranze delle amministrazioni locali, avveniristici uffici postali, realizzati in materiali prefabbricati, che costituiscono un doppio pugno nell'occhio, sia per l'offesa che recano all'ambiente urbano di quei centri, sia per i costi straordinariamente alti di realizzazione, senza aggiungere che sottraggono occupazione alle popolazioni locali, trascurano la necessità di risanamento e di recupero dei centri storici e creano disservizio per la loro frequente ubicazione periferica rispetto ai centri abitati.

Questo semplice spaccato locale può essere replicato per tanti altri aspetti del funzionamento dell'amministrazione postale, nella quale si intrecciano aree di degrado e di disservizio e aree di sperpero, servizi portati come fiore all'occhiello, costosi ma poco utilizzati e produttivi, e servizi di grande rilevanza sociale ed economica, abbandonati a se stessi.

Ciò che ha impedito, già nella passata legislatura, al disegno di legge di riforma del Ministero di ottenere il concerto degli altri Ministri, non è certo la difficoltà tecnica ad elaborare un testo all'altezza delle esigenze che il settore delle Poste e telecomunicazioni pone oggi, ma le mille resistenze presenti nell'area di Governo al cambiamento e all'innovazione e i mille interessi che traggono alimento dall'attuale sistema.

I nostri emendamenti intervengono in questo quadro di disfunzioni e di sperperi per introdurre, nei limiti consentiti dalla legge finanziaria, un qualche elemento di razionalizzazione. In particolare, con l'emendamento 18.49, proponiamo di ridurre lo stanziamento assegnato nel testo della maggioranza alla «meccanizzazione della rete, del movimento delle corrispondenze e dei pacchi», portandolo da 592 miliardi a 492 miliardi. Contestualmente proponiamo di incrementare della stessa cifra di 100 miliardi, portandolo da 218 miliardi a 318 miliardi, lo stanziamento proposto «per il completamento dell'automazione dei servizi amministrativi e contabili, nonchè per il potenziamento dei servizi di banco-posta». Si tratta di un emendamento che non comporta aumento della spesa, ma solo trasferimento di risorse da un servizio ad un altro. L'obiettivo che vi proponiamo è volto a togliere una quota di risorse dal servizio della meccanizzazione, che si è dimostrato in questi anni scarsamente efficace (visto che anche in grandi centri dotati di meccanizzazione la lavorazione continua ad essere in larga misura fatta a mano e che difficoltà nel servizio di meccanizzazione vengono riconosciute dallo stesso Ministero), e di destinarla al potenziamento dell'automazione dei servizi di banco-posta, servizi che costituiscono uno dei terreni chiave dell'innovazione e su cui si appunta,

peraltro, l'attenzione dell'iniziativa privata. Essi, resi efficienti e moderni, possono contribuire a ridurre quel disavanzo cui accennavo inizialmente.

Lo spostamento di risorse proposto rivestirebbe scarso significato se ad esso non si accompagnasse la proposta che noi avanziamo nello stesso emendamento, che l'amministrazione postale predisponga e approvi, entro il mese di giugno 1988, un piano di informatizzazione complessivo, da realizzarsi entro il 1990 e che consenta un vero salto di qualità di tali servizi.

L'emendamento 18.54, diversamente dal testo della maggioranza, che prevede un piano troppo vago e generico, a nostro giudizio, di riorganizzazione produttiva e di razionalizzazione degli organici, propone un piano quinquennale da predisporre ad opera dell'amministrazione postale, che definisca, in modo preciso, la riorganizzazione dei diversi servizi, degli organici del personale e del sistema delle tariffe.

Questa via, onorevoli colleghi, in attesa che si arrivi a varare la tanto sospirata riforma del Ministero, ci sembra opportuna per perseguire due obiettivi, che non possono attendere oltre: quello di elevare, da una parte, la qualità del servizio in generale e dei singoli servizi mettendoli al passo con il quadro europeo prima che sia troppo tardi e, dall'altra, quello di realizzare una maggiore produttività e competitività, attraverso servizi più efficienti, che consenta di incrementare le entrate e di ridurre realisticamente e gradualmente il disavanzo.

Il comma 16 dell'articolo 18 del testo proposto dalla maggioranza esordisce in questo modo: «In ogni caso, a decorrere dal 1989 detti trasferimenti sono ridotti del 15 per cento annuo rispetto alla somma a tale titolo iscritta nel bilancio dello Stato per l'anno 1988, al netto degli oneri impropri che l'Amministrazione postale sostiene per servizi resi a tariffa ridotta o agevolata». L'espressione iniziale, che richiama, «in ogni caso» sembra già deporre della scarsa fiducia che la maggioranza stessa ripone sul buon esito del piano di risanamento enunciato nel comma 15, al fine di incrementare le entrate e di ridurre le spese; una sorta di spada di Damocle tenuta sospesa sulla testa dell'Amministrazione postale, che dovrebbe calare qualora non si avvii il rientro del disavanzo, rientro che, come è evidente, si realizzerà solo se il Governo stesso lo vorrà.

Il nostro emendamento 18.55, per contro, si propone di ancorare in modo stretto e realistico l'attuazione del piano quinquennale di riorganizzazione dei servizi al rientro del disavanzo. È evidente che, se non è perseguito con efficacia il primo obiettivo, quello del risanamento e della riorganizzazione, non si avranno risultati sul secondo, a meno che non si intenda andare ad un'ulteriore dequalificazione dei servizi.

È alla luce di queste considerazioni che proponiamo con questo emendamento il rientro del disavanzo nel termine di cinque anni e prevediamo non un astratto 15 per cento annuo, ma una riduzione annua dell'entità dei trasferimenti da stabilirsi nella legge finanziaria a partire dal 1989 in stretta relazione con l'attuazione del piano di riorganizzazione che abbiamo proposto.

Per le ragioni esposte, invito i colleghi a votare a favore di questi emendamenti. *(Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni).*

REZZONICO. Signor Presidente, prendo la parola per illustrare gli emendamenti 18.42 e 18.22.

## Presidenza del vice presidente SCEVAROLLI

(Segue REZZONICO). La legge finanziaria 1987 aveva determinato uno stanziamento dell'ordine di grandezza di 5.000 miliardi per quanto riguarda l'avvio dell'operazione di ammodernamento e di risanamento delle ferrovie in concessione. Il meccanismo, che ha trovato conferma anche in una posta della legge finanziaria 1988, è legato ad una accensione di mutui da parte delle ferrovie in concessione, che hanno una durata corrispondente a quella stabilita dal decreto interministeriale del Ministero del tesoro e del Ministero dei trasporti, per cui si rende necessario prevedere un prolungamento dei tempi di scadenza delle concessioni ferroviarie per adeguarli a quelli previsti dal mutuo che le singole ferrovie andranno ad accendere a questo titolo.

In secondo luogo, le modalità di parametrizzazione con le quali lo Stato riconosce la revisione di sovvenzioni di esercizio, che è elemento determinante per quanto concerne l'ammodernamento delle stesse in quanto non si confarrebbe una possibilità di accensione dei mutui se l'equilibrio gestionale delle ferrovie in concessione non si realizzasse, sono configurate secondo un paniere che prevede alcune voci ferme al 1970. L'evoluzione tecnologica del sistema dei trasporti rende necessario, a mio giudizio, - ed è questa la *ratio* dell'emendamento - prevedere che sia possibile da parte del Ministero dei trasporti, sentito il comitato tecnico interministeriale, procedere ad una revisione della composizione del paniere stesso, il che potrebbe anche determinare una riduzione della entità delle sovvenzioni. Infatti nel paniere 1970 la composizione dello stesso prevedeva una voce significativa della quota personale, che è quella più incidente, mentre l'eventuale nuovo paniere prevederebbe prevalentemente voci di tipo tecnologico con riduzioni delle voci relative al personale.

L'emendamento 18.22 va incontro ad una esigenza già denunciata anche da altri colleghi, in particolare dal senatore Libertini nel suo appassionato intervento, e si riferisce all'incentivazione che si deve dare al trasferimento del trasporto merci su strada, favorendo il trasporto delle stesse merci su ferro. Il meccanismo *huck-pack* prevede la possibilità di trasferire gli autotreni direttamente sulla linea ferroviaria attraverso appositi carri attrezzati. In questo senso si prevede uno stanziamento di 25 miliardi all'anno per le imprese o i raggruppamenti di imprese di trasporto e spedizione merci che abbiano complessivamente corrisposto, in ciascuno degli anni immediatamente precedenti a quelli in cui il contributo si riferisce, una somma non inferiore a 3 miliardi annui proprio per i noli ferroviari relativi a trasporti combinati nazionali e internazionali.

Sempre nella stessa logica si prevede un ulteriore stanziamento per incentivare la realizzazione di strutture di interporto che consentano la correlazione tra il sistema del trasporto su ferro e il sistema del trasporto su gomma, sempre relativamente al settore delle merci.

Il relativo onere di 50 miliardi per il 1988, di 50 miliardi per il 1989 e di 50 miliardi per il 1990 viene posto a carico dell'accantonamento per gli interventi connessi alla realizzazione del piano generale dei trasporti iscritto nella tabella C del bilancio annuale e pluriennale dello Stato, richiamato dal sesto comma dell'articolo 1.

CROCETTA. Signor Presidente, illustro l'emendamento 18.51 che si riferisce alla spesa in favore della Società per lo Stretto di Messina. Su questo argomento sono stati presentati altri emendamenti; la differenza tra noi e gli altri Gruppi è che noi proponiamo una riduzione più drastica.

Siamo a favore di un forte ridimensionamento della spesa, però proponiamo di trasferire i 50 miliardi che in questo modo verrebbero risparmiati alla tabella C a favore del traghettamento. Facciamo questo ragionamento per un motivo abbastanza semplice: sia Messina che Villa San Giovanni vivono una situazione drammatica, proprio per il fatto che il traghettamento pone pesantissimi problemi durante il periodo estivo. Quindi è necessario dare una risposta immediata al traffico di quelle città, in maniera che si possa guardare al futuro in termini diversi.

Tuttavia il motivo per cui chiediamo che venga ridotta la cifra a 10 miliardi è che i 60 miliardi iscritti nel disegno di legge finanziaria sono eccessivi per il progetto di fattibilità, di attraversamento stabile dello Stretto di Messina per il quale noi riteniamo siano sufficienti 10 miliardi. D'altro canto, su questa vicenda si è aperta una discussione abbastanza pesante: ci sono scontri anche sui giornali, c'è un ingegnere britannico che fa pubblicare, insieme all'armatore Maticena, una memoria a pagamento sul giornale «la Repubblica»; vi è poi la presa di posizione del Presidente della Società per lo Stretto, vi è una vicenda che inizia ad ingarbugliarsi con accuse anche pesanti. Ed è una vicenda, questa che riguarda l'attraversamento stabile dello stretto di Messina, che dura ormai da 20 anni. Vent'anni fa si annunciò che bisognava fare questo attraversamento stabile; poi, nel 1968, l'ANAS chiese di potere bandire un concorso; l'anno successivo il concorso fu bandito e in questa maniera si è andati avanti continuando a sperperare e a sperperare denaro di anno in anno, studiando una questione che non arriva mai a conclusione. Pertanto, noi riteniamo, come dicevo, che i 10 miliardi che noi proponiamo siano più che sufficienti per risolvere una questione come questa e che non si possa continuare invece a sperperare denaro. Ricordo, tra l'altro, che il concorso bandito dall'ANAS produsse allora 143 progetti, tra cui quello presentato dall'attuale Presidente della Società per lo Stretto. Oggi questo Presidente, che allora fu bocciato nel concorso bandito dall'ANAS, dovrebbe giudicare altri progetti. Anche questa vicenda mi sembra paradossale, però, al di là di questo fatto, come dicevo, è necessario non sperperare denaro, non spendere altre decine di miliardi in questa direzione. È invece necessario guardare con serietà alla questione del traghettamento, che è fondamentale affinché Messina possa superare l'attuale condizione di invivibilità. Tale condizione appare tanto più grave se si pensa che questa città, ad altissimo rischio sismico, ogni giorno subisce numerose scosse sismiche in relazione alle migliaia di TIR che la attraversano. Per questo motivo i cittadini di Messina vivono in una condizione assolutamente inumana, che si ripresenta in parallelo anche dall'altra parte dello Stretto. Ora, poichè l'attraversamento stabile dello Stretto, per cui si sono ipotizzati, la costruzione di un tunnel o la realizzazione di un ponte ad una sola campata, nonché altri tipi di strutture, richiede tempi lunghi per la sua realizzazione, noi non possiamo assolutamente continuare ad accettare una situazione di questo tipo, non possiamo più accettare che Messina viva in questa condizione. Pertanto, a questo punto, riteniamo che si debba innanzitutto risolvere il problema, che è urgente e immediato, dell'attraversamento dello Stretto tramite il traghettamento, che pertanto deve essere rafforzato, possibilmente anche prima di

entrare nella città di Messina; bisognerebbe, cioè, evitare assolutamente che i TIR e gli altri mezzi pesanti possano circolare all'interno di Messina - il discorso vale, naturalmente, sia per la costa jonica che per la costa tirrenica - per cui sarebbe necessario addirittura avere due punti di approdo, uno sulla costa jonica e l'altro sulla costa tirrenica. La cifra di 50 miliardi che noi proponiamo serve solo per cominciare ad affrontare un problema che è senz'altro grave. Per questo motivo - e mi rivolgo in particolare ad alcuni colleghi, come il senatore Andò che è stato sindaco di Messina e che quindi conosce bene il problema - affermo che sarebbe opportuno approvare una norma di questo tipo, anche perchè, come dicevo, con questo emendamento riduciamo la spesa per il momento, ma con un emendamento successivo riferito alla tabella C proponiamo di stanziare 50 miliardi proprio per il rafforzamento del traghettamento. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

FORTE, *relatore generale*. Signor Presidente, l'emendamento 18.40 è riassorbito nel 18.22 e intendo ritirarlo. Per quanto riguarda l'emendamento 18.22, ritengo di dover chiedere, anche a nome di altri colleghi, la soppressione di una parte dell'emendamento stesso che non sembra molto logica. Si tratta di eliminare, al comma 14-ter dell'emendamento 18.22, il seguente inciso: «... ed è rivalutato in proporzione alla somma totale degli investimenti effettuati per impianti fissi e per mezzi mobili terrestri e navali nel triennio anteriore all'anno cui il contributo si riferisce, ...». La mia richiesta è motivata dal fatto che tale inciso comporta una rivalutazione del contributo, mentre la relativa copertura è stata indicata in 25 miliardi l'anno, cioè in una cifra costante.

Per quanto riguarda la copertura complessiva dell'emendamento, vorrei sottolineare che essa è corretta, nel senso che viene posta a carico dell'accantonamento: «Interventi connessi con la realizzazione del Piano generale dei trasporti», iscritto nella tabella C, a condizione però che si effettui una correzione della stessa tabella C in quanto sono in essa previste spese per investimenti, mentre questo stanziamento è parzialmente devoluto anche a spese correnti.

SENESI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SENESI. Confermo che ritiriamo i subemendamenti da noi presentati, aderendo alla proposta di ritirare gli emendamenti originari per approvare un testo sostitutivo sottoscritto da senatori di diversi Gruppi. Condividiamo altresì il nuovo testo di emendamento aggiuntivo presentato in Aula.

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

ABIS, *relatore generale*. Signor Presidente, l'articolo 18 è stato oggetto di diversi emendamenti. Alcuni di questi comportano aumenti di spesa di dimensioni anche notevoli e per questo non possono essere accettati; altri trattano questioni di grande momento e non nascondo che hanno un certo fascino, soprattutto quando l'esposizione dell'emendamento viene fatta con la passione del senatore Libertini.

Per affrontare questioni di queste dimensioni, chi conosce il problema come lei può forse immaginare che con un semplice emendamento tutto ritorni a posto. Tuttavia, per accettare le dimensioni di queste modificazioni bisogna emendare complessivamente la legge finanziaria; per tutta una parte, per tutta una impostazione, occorre modificare le cifre, le somme e così via. Infatti, molto spesso non è prevista una copertura specifica: si tratta di aumentare delle dimensioni riconducendole a cose già previste in altri momenti, in altri piani, programmi e progetti.

Dunque il mio augurio, rifacendomi anche all'intervento che ha svolto ieri il Ministro, è che alcune proposte vengano in discussione in un altro momento. Ritengo che l'Ente ferrovie dello Stato farà il suo piano, anzi, lo ha già fatto ed è stato posto al giudizio di qualche comitato, di qualche commissione, sarà stata prevista una fonte di finanziamento. Che cosa manca esattamente? Dovremo vederlo. Sono però contrario ad occuparcene in questa sede, in modo così affrettato (almeno per la mia conoscenza), soprattutto perchè non capisco come si riesca a garantire una copertura per tutte le proposte che qui sono state avanzate; qualcuna di esse ha anche valore, ma dovremmo modificare tutto il resto non so a danno di chi.

LIBERTINI. Caro collega, prima avevo chiesto al presidente Spadolini un accantonamento, proprio per fare una considerazione seria su questi emendamenti.

ABIS, *relatore generale*. Potrei anche essere d'accordo con lei, senatore Libertini, ma non è avvenuto, siamo in questo contesto.

BARCA. Ma il Governo può chiederlo.

ABIS, *relatore generale*. Comunque, tentando di fornire una rapida risposta, dopo questo discorso di carattere generale e scusandomi se non farò una replica specifica per ciascun emendamento, procederò secondo l'elencazione dello stampato.

L'emendamento 18.1 è stato ritirato. Per quanto riguarda l'emendamento 18.2 il parere è contrario e, visto che il senatore Pollice è anche distratto, credo non sia il caso di esprimere motivazioni più approfondite. Il parere è contrario anche sugli emendamenti 18.48, 18.35 e 18.39: si tratta di tre emendamenti, di cui due simili, per i quali, in Commissione, ci si era rimessi ai conteggi che avrebbe dovuto compiere il Governo per valutare quale fosse la somma da stabilire in ordine ai trasferimenti da effettuare in favore delle aziende di trasporto. Gli emendamenti 18.3 e 18.4 sono stati ritirati.

Per quanto riguarda gli emendamenti 18.46 e 18.45 ho già detto le motivazioni del mio parere contrario. L'emendamento 18.5 è ritirato.

Il senatore Pollice ha presentato una serie di emendamenti del tenore del 18.6. Può darsi che il senatore Pollice sia a conoscenza dei problemi complessivi che attengono ai programmi e ai progetti delle aziende, per cui ritiene che si possa tagliare, dimezzare gli stanziamenti e destinarli ad altre finalità prioritarie. Io ritengo che è l'azienda che deve determinare quali sono le priorità per realizzare un programma che nel suo complesso deve essere coordinato ed avere un senso diverso: quindi il parere è contrario. Esprimo parere contrario sugli emendamenti 18.7, 18.58 e 18.59. Gli emendamenti 18.8 e 18.9 sono stati ritirati.

Esprimo parere contrario anche sull'emendamento 18.10, presentato dal senatore Pollice, tendente a sostituire la cifra: «150 miliardi» con l'altra: «300 miliardi», senza peraltro indicare una copertura.

Per l'emendamento 18.49, presentato dai senatori Giustinelli e Pinna, vale quanto detto per l'emendamento precedente. Tale proposta emendativa non ha problemi di copertura; i proponenti vogliono privilegiare il potenziamento del settore contabile anzichè un altro settore delle Poste, ma chi è in grado di stabilire se ciò sia giusto? Forse lo stesso senatore Pinna che ha illustrato l'emendamento? Io credo di no; credo che se l'Azienda ha dato priorità ad un determinato tipo di intervento, vuole dire che esso deve avere una priorità reale. Quindi, credo che sia giusta la scelta fatta dall'Azienda e non quella che ha fatto un cittadino per quanto possa essere a conoscenza dei problemi generali di una determinata amministrazione. Quindi, esprimo parere contrario anche su questo emendamento.

Gli emendamenti 18.11 e 18.13, presentati dal senatore Riva, sono stati ritirati.

Parere contrario anche sull'emendamento 18.12, presentato dal senatore Pollice.

È stato ritirato anche l'emendamento 18.43, presentato dal senatore Bernardi.

L'emendamento 18.42 pare che non abbia un carico finanziario. A questo proposito mi rimetto al Governo, perchè con molta sincerità affermo di non essere riuscito a capire la *ratio* - chiedendo scusa al collega Rezzonico - di questo emendamento.

L'emendamento 18.22 lo tratteremo alla fine.

Esprimo parere contrario anche sull'emendamento 18.50, come anche su tutti gli emendamenti che riguardano la realizzazione del progetto per il ponte sullo stretto di Messina.

BOATO. Senatore Abis, potrebbe motivare questo voto contrario?

ABIS, *relatore generale*. Ho fornito una motivazione globale. Ho grande fiducia nella capacità dei colleghi di capire ciò che va fatto prima e ciò che va realizzato in un momento successivo in aziende di grandi dimensioni come è quella delle Ferrovie, e così via. Anche in questo caso non so se siano necessari 60, 40 o 25 miliardi di lire per la progettazione del ponte sullo stretto di Messina. Esiste un programma accettato dal Governo perchè si ritiene che abbia questa dimensione. Mi consenta quindi, senatore Boato, di dare maggior peso e di aver maggiore fiducia nell'organismo che ha dato un tale giudizio che non a quanto si dice in un singolo emendamento. In precedenza ho già fornito una motivazione di questo genere; non occorre ripetere per ogni emendamento la medesima motivazione.

Esprimo quindi parere contrario sugli emendamenti 18.14, 18.60, 18.51, 18.61 e 18.16, che riguardano tutti la progettazione del ponte sullo stretto di Messina.

L'emendamento 18.15, presentato dal senatore Riva, è stato ritirato.

Esprimo parere contrario anche sull'emendamento 18.17.

L'emendamento 18.47, presentato dal senatore Bernardi, è stato ritirato, così come il 18.44.

Esprimo parere contrario sugli emendamenti 18.52, 18.18, 18.62, 18.63, 18.19 e 18.20.

In merito all'emendamento 18.64, presentato dal senatore Spadaccia e da altri senatori, mi rimetto al Governo, perchè mi pare che esso abbia una sua logica. A tale proposito bisognerebbe svolgere un'attenta riflessione. Certo, dovendo esprimere il parere su 25 pagine di emendamenti nell'arco di 10 minuti la cosa non è poi molto facile!

Esprimo parere contrario sugli emendamenti 18.21, 18.36 e 18.65.

I subemendamenti 18.22/1 e 18.22/2, nonché gli emendamenti 18.22 e 18.40 rimangono assorbiti dalla presentazione di un nuovo testo del 18.22.

Esprimo parere contrario sugli emendamenti 18.53, 18.54, 18.23, 18.66 e 18.24.

Sugli emendamenti 18.25 e 18.67, che riguardano il discorso sugli aumenti tariffari eccedenti il tasso inflattivo, mi rimetto al Governo per una riflessione.

Parere contrario poi esprimo sugli emendamenti 18.57, 18.26 e 18.55.

Parere negativo anche sull'emendamento 18.27: mi pare che su questo discorso delle tariffe ridotte il senatore Pollice proponga un trasferimento da parte dello Stato, ma esiste già un'erogazione da parte dello Stato all'Amministrazione postale.

Parere contrario anche sugli emendamenti 18.56, 18.28, 18.29, 18.30, 18.31.

Sull'emendamento 18.41 il parere è negativo: senatore Santini, ci sono 1.000 miliardi l'anno di differenza.

SANTINI. Sono per il 1990.

ABIS, *relatore generale*. Io vorrei ricordarle, senatore Santini, che in Commissione bilancio abbiamo definito che non ci sono più anni per i quali non ci debba essere copertura e abbiamo introdotto, col consenso del Governo, il fondo globale negativo per le operazioni che il Governo intende fare nel futuro a condizione che ci siano le nuove entrate: quindi sia il 1989 che il 1990 sono usciti dai lavori della Commissione coperti integralmente per cui sia per il 1989 sia per il 1990 il discorso è lo stesso. Comunque anche su questo punto lascio il giudizio al Governo, cioè mi rimetto al Governo su questo emendamento, anche se il mio parere è negativo.

Parere contrario poi sugli emendamenti 18.32, 18.33, 18.34, 18.37, 18.38.

Sull'emendamento 18.22 do parere favorevole con la modificazione che ha proposto il senatore Forte, che credo sia stata recepita dagli altri proponenti e dalla Presidenza.

Infine esprimo parere contrario sull'emendamento 18.41/1 perchè comporta nuove spese.

\* AMATO, *vicepresidente del Consiglio dei ministri e ministro del tesoro*. Signor Presidente, prendo atto innanzitutto del ritiro dell'emendamento 18.1. Quindi esprimo parere contrario sull'emendamento 18.2, segnalando al senatore Pollice che tra le aziende pubbliche ce ne sono anche diverse che hanno la forma giuridica privata, e quindi inciderebbe forse sul settore pubblico che gli sta a cuore se si togliessero le parole: «e private».

Esprimo poi parere contrario sull'emendamento 18.48.

Sugli emendamenti 18.35 e 18.39, io pregherei il senatore Santini, di cui capisco la difficoltà, di capire anche quella del Governo: il tasso di inflazione non sappiamo esattamente quale sarà nel 1989.

C'è chi sostiene, non lo dico io, che potrebbe essere inferiore al 4,5 per cento. Se potessimo riconsiderare ...

SANTINI. I dati sono positivi.

AMATO, *vicepresidente del Consiglio dei ministri e ministro del tesoro*. ... questa circostanza, vorrei richiamarla, senza bisogno di entrare nel merito, alle ragioni di principio e alla funzione di «cuneo» che ciò rappresenterebbe sulla finanziaria. Capisco l'importanza e la legittimità degli interessi che ella ha presente a questo riguardo; tenga conto di che cosa potrebbe significare l'accoglimento di tale emendamento per l'insieme della finanziaria.

Gli emendamenti 18.3 e 18.4 risultano ritirati.

Gli emendamenti 18.45 e 18.46, presentati dal senatore Libertini e da altri senatori, che egli ha difeso con tanto calore, meritano due rapide parole, prima che ci si soffermi sul merito di ciascuno. Il Governo ed io personalmente non ci impegneremo in alcun modo in un piano di risanamento delle ferrovie che avesse la finalità di distruggerle e di favorire ulteriormente la forsennata prevalenza del trasporto su gomma nel nostro paese. Posso fare interamente mie le motivazioni che lo hanno portato ad esprimere, con tanto calore, la necessità di raddrizzare le cose a favore di una maggiore presenza del trasporto ferroviario, ed anche su natanti, perchè credo sia ormai una questione di sopravvivenza, oltre che di civiltà, il fermare la crescita del trasporto su gomma. Tra questo e il non prendere atto delle disfunzioni che presenta la vita delle nostre ferrovie, disfunzioni che di fatto concorrono alla prevalenza del trasporto su gomma, corre una bella differenza. Posso solo dire che le sovvenzioni di esercizio che non ineriscono, come è noto, le Ferrovie dello Stato, ma le ferrovie concesse, rientrano tra le spese obbligatorie e sono comunque soggette alla necessità che può portarle anche a crescere in corso d'anno e il Tesoro non può che prenderne atto. Per quanto riguarda i trasferimenti alle Ferrovie dello Stato, non c'è nella finanziaria di quest'anno nulla di meno di quanto non ci fosse, in termini percentuali di crescita, nelle finanziarie precedenti. Se consideriamo i mutui, i trasferimenti alle Ferrovie dello Stato quest'anno aumentano del 26,2 per cento. Al netto dei mutui, e andando quindi da 13.243 miliardi a 14.300 miliardi, l'aumento è del 7,98 per cento ed è in linea con gli aumenti della parte in conto capitale, quand'anche i trasferimenti alle Ferrovie siano un ibrido ed incorporino dentro di sé quote che dovrebbero essere al 4-4,50 per cento e quote che dovrebbero essere, in base ai criteri generali, al 7 per cento. Invece l'insieme supera il 7, poichè è il 7,98, anzichè essere a metà tra il 4 e il 7 per cento. Non vedo quindi dove vi siano tagli rispetto alle esigenze dell'Ente e al normale ritmo di incremento dei trasferimenti. Preoccupa l'entità di questi trasferimenti e perciò abbiamo chiesto all'Ente un piano di risanamento. Per quello che io potrò contare nei prossimi mesi, non favorirò mai un piano di risanamento che fosse imperniato sul concetto di tagli dei cosiddetti rami secchi perchè considero personalmente che buona parte di essi siano stati fatti seccare da cattiva gestione, o da una non adeguata gestione, e quindi meritino una gestione diversa.

Non so se l'Ente ferrovie dello Stato, nella sua monolitica struttura centralizzata, sarà mai in grado di compiere una scelta del genere. Posso supporre che un ente che abbia il coraggio di decentrarsi e di affidare a risorse locali gran parte di quei preziosi beni che sono le linee ferroviarie,

che vanno dai centri suburbani ai centri urbani, potrebbe con questo creare una valida alternativa, utilissima ai cittadini, all'uso dell'automobile, soprattutto per entrare in città.

Questa è la mia opinione e la farò valere in qualunque sede la mia opinione potrà valere in materia di Ente ferroviario e di sua riorganizzazione. Si tenga conto che la norma «ghigliottina», che io ho così chiamato e che viene prevista al comma 15 - se non ricordo male - dell'articolo, non riguarda nè i contributi per infrastrutture nè i contributi per l'attuazione del piano poliennale di investimenti nè i contributi per oneri impropri derivanti o da direttiva CEE o da altro, che si legano alla politica tariffaria, ai passaggi a livello e così via; si riferisce soltanto alla sovvenzione ad equilibrio, proprio per stimolare l'Ente non tanto a ridurre se stesso quanto ad adeguare il volume di traffico alla dimensione complessiva che esso ha raggiunto.

BOATO. I tagli dei «rami secchi» che dovessero essere fatti li segnaliamo poi al Governo.

AMATO, vicepresidente del Consiglio dei ministri e ministro del tesoro. Ci possono essere anche dei rami secchi.

Per quanto riguarda l'emendamento 18.46, il parere del Governo è contrario. Questo emendamento tra l'altro triennializza, contrariamente a quanto prevede la legge istitutiva dell'Ente, lo stanziamento per i mutui, che la legge prevede debba essere biennale e non triennale.

Parere contrario anche all'emendamento 18.45.

Risulta ritirato l'emendamento 18.5.

Il Governo esprime parere contrario altresì sugli emendamenti 18.6, 18.7 e 18.58. Ci sono diversi emendamenti che - se mi è consentito - riflettono una caratteristica che emerge sempre nel nostro lavoro: facciamo leggi istituzionali nelle quali riconosciamo autonomie e poi ogni volta che torniamo sull'argomento ci infiliamo dentro le sfere autonome e diciamo noi quello che nelle leggi istituzionali avremmo deciso di riservare alle decisioni autonome degli enti, salvo poi a farne valere le responsabilità in un secondo tempo.

Esprimo parere contrario sull'emendamento 18.59.

Risultano ritirati gli emendamenti 18.8 e 18.9.

Esprimo parere contrario sugli emendamenti 18.10 e 18.49.

L'emendamento 18.11 risulta ritirato.

Esprimo parere contrario sull'emendamento 18.12.

Risultano ritirati gli emendamenti 18.13 e 18.43.

Circa l'emendamento 18.42, capisco la ragione anche tecnologica dell'emendamento, che ha una sua validità perchè la parametrizzazione è riferita a ingredienti che possono essere superati e che sono stati oggi sostituiti da altri. Quello che però mi debbo trovare a dire - e non sono in condizione di dire altro - è che ciò nondimeno qui c'è un'implicazione di maggior costo di cui l'emendamento non tiene conto. Sono pronto a riconsiderare in ogni momento la questione in altra sede, anche valutandola meglio; ma avendo qui anche questo profilo sono costretto a dire di no, pur prendendo atto che qui c'è un problema reale che va risolto nella direzione indicata dall'emendamento, di cui ringrazio.

Per quanto riguarda l'emendamento 18.50, abbiamo già presentato come Governo il provvedimento sui parcheggi, per cui esprimo parere contrario.

Esprimo altresì parere contrario sugli emendamenti 18.14 e 18.60.

Risulta ritirato l'emendamento 18.15.

Il Governo esprime parere contrario sugli emendamenti 18.51, 18.61 e 18.16.

Risulta ritirato l'emendamento 18.44.

Esprimo parere contrario sull'emendamento 18.17.

Risulta ritirato l'emendamento 18.47.

Esprimo parere contrario sugli emendamenti 18.52, 18.18, 18.62, 18.63, 18.19 e 18.20.

Per quanto concerne l'emendamento 18.64, il relatore si è rimesso al Governo; ma qui non va penalizzato l'Ente ferroviario, va aiutato a far meglio. Questo è lo spirito del nostro testo. Senatore Abis, rispetto al testo del Governo, che fa scattare la sanzione nel caso di non utilizzo delle disponibilità, in questo caso si aggiunge il non raggiungimento degli obiettivi. Si può partire dalla premessa che l'Ente, utilizzando alcune disponibilità finalizzate, cerchi di farlo in conformità agli obiettivi; ma creare un sindacato *ex post* sull'effettivo raggiungimento o meno degli obiettivi credo renderebbe invivibile per l'Ente ogni prospettiva e lo assoggetterebbe a sindacati che in qualunque momento potrebbero paralizzarne nel merito l'attività.

Per quanto riguarda l'emendamento 18.21, il parere è contrario. La norma contenuta nell'emendamento 18.36 è già prevista nella legge n. 910 del 1986, mentre quella di cui all'emendamento 18.65 è già prevista in quanto si richiama alla legge n. 210, formulata già nel testo iniziale.

Gli emendamenti 18.22/1, 18.22/2 e 18.40 sono stati ritirati.

Sul nuovo testo dell'emendamento 18.22 esprimo l'assenso del Governo; vorrei fare, però, una precisazione - se mi è consentito - che risale ad una astuta ed arguta osservazione del senatore Forte. Formalmente, da un certo punto di vista potrei suggerire di non violare quanto è stato appena stabilito, ossia la regola secondo cui stanziamenti di parte capitale non si utilizzano per la copertura di spese correnti. Il senatore Forte osserva che qui non siamo in presenza di una legge finanziaria che abbia già allocato da una parte e dall'altra le risorse, ma di una proposta del Governo rispetto alla quale il Parlamento ha il diritto di considerare le risorse come un monte complessivo. Questa argomentazione è arguta ed astuta e sul piano logico non posso dire di no: speriamo non risulti poi uno scivolo, pur prendendo atto che l'argomentazione è logicamente ineccepibile.

Il parere è contrario sugli emendamenti 18.53, 18.54, 18.23, 18.66, 18.24, 18.25, 18.67 e 18.57. Teniamo conto che le Poste non sono un ente ma un'azienda, il cui presidente del consiglio di amministrazione è proprio il Ministro delle poste. Potrebbe essere un caso giuridicamente divertente che uno decada da Ministro perchè decade dalla carica di presidente del consiglio di amministrazione delle poste, ma è un caso giuridicamente impraticabile.

Il parere è contrario anche sugli emendamenti 18.26, 18.55, 18.27, 18.56, 18.28, 18.29, 18.30 e 18.31.

Senatore Santini, sull'emendamento 18.41 esprimo parere contrario e mi richiamo a quanto ha detto il relatore Abis. Abbiamo stabilito alcuni criteri; avremo tempo per il 1990 di valutare quale sarà il fabbisogno; tra l'altro abbiamo previsto alcuni piani di maggior produttività, per cui aspettiamo ad ipotecare il bilancio dello Stato del 1990 con altri 1.000 miliardi.

Il parere è contrario sugli emendamenti 18.32, 18.33, 18.34, 18.37 e 18.38. Infine il parere è contrario anche sull'emendamento 18.41/1. Con questo ritengo di aver espresso il parere del Governo su tutti gli emendamenti.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli emendamenti.

Ricordo, per chiarezza dei nostri lavori, che sono stati ritirati gli emendamenti 18.1, 18.3, 18.4, 18.5, 18.8, 18.9, 18.11, 18.13, 18.15, 18.22/1, 18.22/2, 18.43, 18.44, 18.47 e 18.40.

Metto ai voti l'emendamento 18.2, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.48, presentato dal senatore Senesi e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.35, presentato dal senatore Rastrelli e da altri senatori.

**Non è approvato.**

L'emendamento 18.39, presentato dal senatore Santini, è pertanto precluso.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 18.46. Comunico che il prescritto numero di senatori ha richiesto che la votazione dell'emendamento 18.46 sia fatta a scrutinio segreto.

Poichè si procederà alla votazione mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i 20 minuti di preavviso previsti dall'articolo 119, primo comma, del Regolamento.

SENESI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SENESI. L'emendamento 18.46, presentato dal Gruppo comunista, propone un finanziamento per investimenti dell'ente Ferrovie dello Stato intorno ai 12.000 miliardi. La proposta governativa si riferisce complessivamente alla cifra di 5.000 miliardi. Noi abbiamo ascoltato con grande attenzione la replica del Ministro del tesoro, onorevole Amato, che ci ha illustrato in termini percentuali l'incremento che da parte del Governo dovrebbe essere stabilito per questo ente riformato. Desidero richiamare l'attenzione dei colleghi su questa materia non solo per ricordare quanto ha già illustrato il senatore Libertini, ma perchè in quest'Aula spesso ascolto discorsi che si riferiscono all'economia, dalla macro alla microeconomia. Intendo semplicemente far rilevare un aspetto: il Parlamento ha votato una legge di riforma di un ente che da azienda di Stato è divenuto ente privato. Si è trattato, certo, di un atto di coraggio. Questa trasformazione non è avvenuta, attraverso drammatici processi di ristrutturazione o svendite,

come molte volte abbiamo visto accadere in questo paese, e pertanto, da parte del Parlamento va dato il sostegno massimo perchè questo ente compia un passaggio da una gestione di amministrazione ad una gestione economica. Non è un concetto astratto, è un obbligo che ci viene da direttive CEE precise e con questo spirito la legge n. 210 di riforma fu approvata.

Sappiamo tutti che non nasce dal nulla un processo di questo genere e che pertanto questo ente si trova faticosamente a modificare se stesso. Ho sentito spesso, colleghi, affermare che nel rapporto con l'Ente ferrovie dello Stato c'è una sorta di «lobby contro»; addirittura qualche collega è stato accusato di essere un suo servitore. Ebbene, poichè questo è un ente pubblico a tutti gli effetti, credo che il Parlamento, e in questo caso il Senato, debba essere il primo sostenitore di una politica di rinnovamento, perchè questo si attendono soprattutto i cittadini utenti.

Non stiamo qui difendendo soltanto lavoratori che potrebbero essere delusi e stare quindi all'erta rispetto a loro eventuali prospettive. La delusione e l'attacco che viene dall'opinione pubblica, derivati, sì, anche da lotte non sempre condivisibili, sono determinati anche dal fatto che il processo di rinnovamento dell'Ente ferrovie dello Stato corre il rischio di essere soltanto un passaggio, un'immagine. Abbiamo letto spesso su riviste e quotidiani di grande tiratura attacchi strumentali nei confronti di questo Ente, attacchi la cui ispirazione ci lascia perplessi. Tuttavia, i fatti e gli atti veri sono quelli che vengono approvati in questa sede.

L'emendamento in esame permetterebbe - lo ripeto e lo sottolineo - all'Ente di completare, entro il 1992, non dico i grandi piani quinquennali che tutti auspichiamo, ma il piano vecchio, vale a dire il piano integrativo ferroviario approvato nel lontano 1981. Non siamo in un campo in cui rivendicare alla CEE misure di protezione, come è già avvenuto per l'Alitalia, la quale resta garantita da una deliberazione della Comunità europea per il 1992. Questa, infatti, non avrà concorrenza straniera. L'Ente ferrovie dello Stato ha concorrenze straniere, ha concorrenze parlamentari e concorrenze della strada; esiste, cioè, una tendenza contraria al suo decollo.

Pertanto, rinunciare a dare un'ulteriore opportunità, non già, badate bene, ad un consiglio di amministrazione che si può anche cambiare, come del resto è previsto dalla legge n. 210 del 1985, bensì ad una organizzazione divisa e diffidente verso la mano pubblica proprio perchè si vede sempre meno sostenuta nel suo processo di rinnovamento, è una responsabilità che il Senato si assume. Affermo qui - e concludo - che potrete anche avere la forza dei numeri, ma non avrete certo la forza della ragione. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra*).

BOATO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* BOATO. La mia dichiarazione di voto sarà brevissima e motivata dalle stesse considerazioni che il senatore Spadaccia ha espresso in sede di illustrazione degli emendamenti. Condivido anche molte delle posizioni espresse dal senatore Libertini sul problema di cui ci stiamo occupando e dichiaro, anche a nome dei senatori Spadaccia, Corleone e Strik Lievers, il nostro voto favorevole all'emendamento 18.46, auspicando che venga accolto dal Senato. (*Applausi dai senatori del Gruppo federalista europeo ecologista e dall'estrema sinistra*).

POLLICE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POLLICE. Voterò a favore dell'emendamento 18.46 per le stesse motivazioni già esposte dalla collega Senesi.

MARIOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIOTTI. Prendo atto che la manovra finanziaria, come già rilevato dai relatori e dal Governo, impone percorsi obbligati e dichiaro che non voterò a favore dell'emendamento 18.46.

Considerato quindi che in questa circostanza non sembra possibile incrementare l'apporto statale in favore dell'Ente ferrovie dello Stato, intendo tuttavia raccomandare...

PRESIDENTE. Senatore Mariotti, perdoni l'interruzione. Avendo già fatto il Gruppo cui ella appartiene la dichiarazione di voto a norma dell'articolo 109 del Regolamento, a che titolo intende avere la parola?

SPADACCIA. La dichiarazione di voto del senatore Boato aveva motivazioni differenti. Mi scusi, signor Presidente, c'è un precedente autorevolissimo nella storia del Senato: l'ex presidente del Senato Fanfani prese la parola in dissenso non con la dichiarazione del Presidente del Gruppo democristiano...

MARIOTTI. Signor Presidente, intendo avere la parola in base alla facoltà prevista dall'ultimo inciso del secondo paragrafo dell'articolo 109, riconosciuta ai senatori che intendano dissociarsi dalle posizioni assunte dal Gruppo di cui fanno parte.

PRESIDENTE. Prendo atto che ella intende votare in modo difforme da quello dichiarato da chi ha parlato a nome del Gruppo di cui fa parte e pertanto le do la parola.

MARIOTTI. Non voterò dunque a favore dell'emendamento 18.46, ma voglio raccomandare il più attento impiego dei fondi disponibili, tenendo conto delle priorità più volte evidenziate e riemerse in questo dibattito. Tra di esse, sottolineo i lavori per il raddoppio e il potenziamento della linea Pontremolese che, come è noto, è una trasversale strategica del nostro sistema ferroviario. In particolare ritengo opportuno invitare il Governo a considerare che il completamento vero dell'opera si avrà con la realizzazione della galleria di valico e conseguentemente che è necessario reperire al più presto i finanziamenti relativi. *(Applausi dalla sinistra)*.

PRESIDENTE. In attesa che decorrano i venti minuti di preavviso previsti dall'articolo 119, primo comma, del Regolamento, per l'effettuazione della votazione a scrutinio segreto mediante procedimento elettronico, sospendo la seduta.

*(La seduta, sospesa alle ore 19,50, è ripresa alle ore 20)*

## Presidenza del vice presidente DE GIUSEPPE

### Votazione a scrutinio segreto

PRESIDENTE. Comunico che i senatori Giustinelli, Serri, Macis, Longo, Volponi, Tossi Brutti, Senesi, Visconti, Bollini, Bisso, Lama, Nocchi, Galeotti, Garofalo, Vetere, Pollini, Ferrara, Tedesco Tatò, Andreini, Meriggi e Margheriti hanno richiesto che la votazione dell'emendamento 18.46 sia fatta a scrutinio segreto.

Indico pertanto la votazione a scrutinio segreto mediante procedimento elettronico.

*Prendono parte alla votazione i senatori:*

Abis, Achilli, Acone, Acquarone, Agnelli Arduino, Alberici, Alberti, Aliverti, Amabile, Andò, Andreini, Angeloni, Antoniazzi, Arfè, Argan, Azzarà, Azzaretti,

Baiardi, Barca, Battello, Bausi, Bellafiore, Benassi, Beorchia, Berlanda, Berlinguer, Bernardi, Bertoldi, Bisso, Boato, Bochicchio Schelotto, Boffa, Boggio, Boldrini, Bollini, Bompiani, Bonalumi, Bonora, Brina, Bufalini, Busseti, Butini,

Cabras, Callari Galli, Calvi, Cappelli, Cappuzzo, Cardinale, Carlotto, Carta, Casadei Lucchi, Cascia, Casoli, Cassola, Castiglione, Cavazzuti, Chiarante, Chiesura, Chimenti, Coco, Coletta, Colombo, Condorelli, Consoli, Corleone, Cortese, Cossutta, Covatta, Covelto, Coviello, Crocetta, Cuminetti, Cutrera,

D'Amelio, De Cinque, Degan, De Vito, Diana, Di Lembo, Dionisi, Dipaola, Donat Cattin, Donato,

Fabbri, Fabris, Falcucci, Favilla, Ferraguti Vallerini, Ferrara Maurizio, Fiori, Fogu, Fontana Elio, Franchi,

Galeotti, Gallo, Gambino, Garofalo, Genovese, Gerosa, Giacchè, Giacobuzzo, Gianotti, Giugni, Giustinelli, Golfari, Grassi Bertazzi, Graziani, Guzzetti,

Ianni, Ianniello, Iannone, Imbriaco, Innamorato, Kessler,

Lama, Lauria, Leonardi, Libertini, Lombardi, Longo, Lops, Lotti,

Macaluso, Macis, Maffioletti, Mancina, Mancino, Manieri, Manzini, Margheriti, Marinucci Mariani, Mariotti, Marniga, Mazzola, Melotto, Meoli, Meraviglia, Meriggi, Mesoraca, Mezzapesa, Micolini, Moltisanti, Montresori, Mora, Moro, Muratore, Murmura,

Nebbia, Nepi, Nespolo, Nieddu, Nocchi, Onorato,

Pasquino, Patriarca, Pavan, Pecchioli, Perina, Perugini, Petrarà, Picano, Pierri, Pinna, Pinto, Poli, Pollice, Postal, Pozzo, Prandini, Pulli, Putignano,

Ranalli, Rebecchini, Rezzonico, Ricevuto, Rigo, Riva, Riz, Rosati, Ruffilli, Ruffino, Rumor,

Salerno, Salvato, Santalco, Santini, Saporito, Sartori, Scardaoni, Scevarolli, Scivoletto, Senesi Lombardi, Serri, Signori, Spadaccia, Spetič, Spitella, Sposetti, Strik Lievers,  
Tagliamonte, Tedesco Tatò, Torlontano, Tornati, Triglia, Tripodi, Ulianich,  
Vecchi, Vecchietti, Vella, Ventre, Venturi, Vercesi, Vesentini, Vetere, Vignola, Visca, Visconti,  
Zaccagnini, Zangara, Zuffa.

*Sono in congedo i senatori:*

Andreatta, Bissi, Bozzello Verole, Ferrari-Aggradi, Giagu Demartini, Malagodi, Napoleoni, Ongaro Basaglia, Orlando, Sanna, Sirtori, Strehler, Vettori.

*Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori:*

Cannata, Fassino, Filetti, Fioret, Greco, Parisi, Pieralli, Taramelli.

### **Risultato di votazione**

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto mediante procedimento elettronico dell'emendamento 18.46, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Senatori votanti .....	220
Maggioranza .....	111
Favorevoli .....	92
Contrari .....	125
Astenuti .....	3

**Il Senato non approva.**

### **Ripresa della discussione**

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 18.45, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.6, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.7, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Passiamo alla votazione dell'emendamento 18.58.

BOATO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* BOATO. Sarò molto breve, ma un tantino meno di prima. L'emendamento 18.58, nella prima parte, richiede la soppressione dei commi 4 e 5 dell'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, cioè la legge finanziaria per il 1985. Vorrei richiamare l'attenzione del relatore Abis e del ministro Amato sul seguente punto. I commi 4 e 5 dell'articolo 8 della legge finanziaria per il 1985 prevedono esattamente la soppressione dei rami secchi, cioè delle linee a scarso traffico.

Ho ascoltato positivamente le dichiarazioni che il ministro del tesoro Amato ha reso in replica, in particolare al senatore Libertini, su questo punto e mi sarei aspettato che ci fosse stato un assenso del Governo sul mio emendamento, che recita esattamente: «I commi 4 e 5 dell'articolo 8 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, sono abrogati. L'Ente Ferrovie dello Stato predispose, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, un piano di rilancio delle linee a scarso traffico da finanziarsi a partire dal 1º gennaio 1989 con apposito fondo, ai sensi dell'articolo 17, lettera C, della legge n. 210 del 17 maggio 1985». Mi pare che approvare questo emendamento non avrebbe comportato alcun sbilanciamento finanziario, ma avrebbe comportato un impegno del nostro Parlamento in coerenza con posizioni che, a quanto pare, vengono espresse dall'opposizione, ma vengono ritenute fondate anche dal Governo. Inoltre avrebbe abrogato due commi della legge del 1985 - e abrogerebbe, se lo approviamo - che vanno esattamente, relatore Abis, nella direzione opposta, cioè dichiarano di fare esattamente l'opposto di quello che tutti abbiamo detto di voler fare, cioè valorizzare il trasporto su rotaia, anche nelle linee secondarie, rispetto al trasporto su gomma e fare in modo che quei rami non diventino secchi attraverso la disincentivazione, l'abbandono, il mancato finanziamento o la mancata ristrutturazione.

Tutto questo dice l'emendamento 18.58, presentato dal nostro Gruppo, il quale è, nella prima parte, e solo nella prima parte, identico ad un emendamento presentato dal Gruppo comunista, da inserire dopo il comma 14. Noi lo vorremmo inserire invece dopo il comma 4.

Auspicherei la sua approvazione perchè concretizzerebbe in termini legislativi l'impegno che anche il Ministro del tesoro ha assunto pochi minuti fa in quest'Aula.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 18.58, presentato dal senatore Spadaccia e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.59, presentato dal senatore Spadaccia e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.10, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Passiamo alla votazione dell'emendamento 18.49.

GIUSTINELLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il senatore Pinna ha già detto - ma credo che non ce ne fosse eccessivo bisogno - quale sia la situazione del servizio postale nel nostro paese. Non è un giudizio di parte; lunedì sera, parlando in discussione generale, il senatore Malagodi ha affermato che le poste italiane hanno realizzato un doppio *record* mondiale: quello del maggior costo di spedizione della corrispondenza ordinaria e quello del peggior servizio reso all'utente.

Il Governo con questa legge finanziaria - avremo occasione di parlarne anche successivamente - pensa che problemi di questa portata possano essere risolti scrivendo su una legge finanziaria che l'Amministrazione delle poste è obbligata a fare un piano di ristrutturazione entro sei mesi e dargli attuazione.

È vero che c'è una minaccia; anche qui c'è la norma «ghigliottina» tanto cara all'onorevole Amato. Ma voglio capire, onorevole Amato, come sarà possibile riorganizzare il servizio postale togliendo a questa amministrazione - nella quale, sia chiaro, gli sprechi sono numerosi - il 15 per cento all'anno, cioè ipotizzando in un arco di cinque o sei anni un azzeramento del contributo statale.

Questa amministrazione di piani di un certo tipo ne ha fatti molti. Voglio riferirmi in questa occasione soltanto a quello che è stato impostato con la legge n. 39 del 1982. A questo proposito, mi consenta l'onorevole Amato, devo fargli una domanda: qual è, a suo avviso, la legge dello Stato italiano che, finanziata nel 1982 con 2.750 miliardi, si ritrova nel 1987, a cinque anni di distanza, 5.246 miliardi? In barba ad ogni ragionamento sull'austerità, sul rigore, sulla serietà, sull'efficienza amministrativa, ragionamento del quale sono piene le cronache di questo Parlamento, dobbiamo constatare che c'è una ingente spesa di denaro pubblico la quale, fino a questo momento, non ha sostanzialmente sortito effetto alcuno.

Non sarebbe meglio, invece che fare le grida manzoniane o minacciare cose che si sa poi di non poter attuare - c'è sempre la finanziaria 1989 che potrà consentire di cancellare questo codicillo del 15 per cento - affrontare i problemi in modo più razionale con ben diversa impostazione?

Che cosa voglio dire? Che questo piano faraonico impostato nel 1982 doveva - almeno nelle intenzioni dei proponenti - risolvere i problemi della inefficienza postale attraverso un programma di meccanizzazione, attraverso la realizzazione di nuove sedi e intervenendo anche in alcune direzioni che sono quelle dell'igiene del lavoro e dell'ambiente. Ebbene questo piano per certi aspetti ha evidenziato dei costi abnormi che non trovano riferimento alcuno nella normativa vigente per l'edilizia pubblica e residenziale, mentre per altri aspetti è clamorosamente fallito. Abbiamo centri di meccanizzazione postale costosissimi, tirati a lucido, i quali però non fanno lo smistamento ed abbiamo centri nei quali i pacchi che oggi intasano fundamentalmente l'intero sistema continuano ad essere smistati a mano, così come lo erano prima del 1982.

Il Governo, modificando in parte la propria impostazione in ordine alla legge n. 39 - ma questo credo che sia un risultato anche della tenace battaglia che abbiamo condotto in questi anni - per la prima volta non

propone una valanga di miliardi, ma propone di aggiungere alla legge suddetta alcune risorse abbastanza contenute, volte a potenziare la ricerca scientifica ed a migliorare l'ambiente. Noi non siamo contrari a questa impostazione, ma vogliamo tuttavia sottolineare quella del nostro emendamento che credo debba essere letto dal Governo per quello che effettivamente è.

Con l'emendamento 18.49 sosteniamo la necessità di attuare un'economia di 100 miliardi, attraverso la riduzione di un capitolo della legge n. 39, che può essere destinata allo sviluppo dei servizi telematici. La questione che solleviamo è quindi molto chiara ed in questo senso mi riferisco anche agli onorevoli relatori. Da una parte la legge n. 39 continua imperturbabile a battere la vecchia strada improduttiva, che non ha consentito di risolvere alcun problema, anzi per certi aspetti non è riuscita a parare la proliferazione dei servizi privati; dall'altro lato vi è una nostra opzione a costo zero che punta a destinare 100 miliardi per lo sviluppo dei servizi telematici, portando cioè in positivo quello che oggi è un elemento limitativo dell'attuale organizzazione delle poste.

I colleghi senatori riflettano soltanto sul seguente dato. In Italia vi sono ben 14.000 uffici postali. Se l'amministrazione potesse imboccare la strada della riorganizzazione e dei servizi telematici, disporremmo della più grande banca nazionale estesa in ogni posto del paese, con una capacità nuova di fornire servizi all'utenza. Credo che questo sia però proprio quello che non si vuole conseguire. Allora la morale del nostro ragionamento è nella domanda se si preferisce proseguire con le affermazioni di principio, con le grida «vogliamo cambiare tutto» perchè tutto però possa sostanzialmente rimanere come oggi (e vorrei aggiungere che per certi aspetti si agisce affinché le cose possano andare non solo come prima, ma anche peggio), o se si intende approvare un emendamento a costo zero che non grava di una lira la situazione del disegno di legge finanziaria, ma che presuppone una ben diversa filosofia che noi riteniamo essere quella dello sviluppo. Ed è su questa filosofia che il Senato è in primo luogo chiamato a pronunciarsi questa sera.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 18.49, presentato dai senatori Giustinelli e Pinna.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.12, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.42, presentato dai senatori Rezzonico e Patriarca.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.50, presentato dal senatore Senesi e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Passiamo alla votazione dell'emendamento 18.14, identico all'emendamento 18.60.

ANDÒ. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANDÒ. Signor Presidente, prendo la parola per dichiarare il voto contrario del mio Gruppo agli emendamenti proposti per sopprimere o modificare radicalmente il comma 12 dell'articolo 18.

Lo stanziamento previsto si inserisce in una strategia che parte da lontano, dalla legge del 1971 che all'unanimità il Parlamento della Repubblica votò dichiarando così l'attraversamento dello Stretto di Messina opera di prevalente interesse nazionale, ed è necessario, secondo le esigenze manifestate e dichiarate dal Governo, per l'assolvimento da parte della società pubblica dei compiti ad essa assegnati dal legislatore e attribuiti dalla concessione interministeriale.

Desidero, come notazione, far rilevare che oggi si è conclusa la fase delle valutazioni di fattibilità, con i giudizi e gli indirizzi dell'ente Ferrovie dello Stato e dell'ANAS, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Sembrerebbe, quindi, strano impedire in sostanza una accurata conduzione delle fasi successive, come invece avverrebbe non solo con la cassazione, ma anche con la diminuzione degli stanziamenti previsti che, desidero chiarirlo per quanto ho sentito in quest'Aula, non servono agli accertamenti di fattibilità, ma alla progettazione di massima.

Desideriamo tuttavia in questa occasione ribadire la sollecitazione al Governo perchè esso mantenga gli impegni assunti con l'urgente presentazione di un disegno di legge che, innovando il provvedimento n. 1216, decaduto per la fine anticipata della scorsa legislatura, utilizzi positivamente i contributi che nel dibattito, appunto su questo disegno di legge, erano intervenuti nell'altro ramo del Parlamento. Tale disegno di legge dovrà, sulla base chiara delle risultanze agli atti degli studi di fattibilità e sulla base della scelta tipologica effettuata, puntualizzare procedure e modalità di realizzazione dell'opera. Sarà quella dell'esame del disegno di legge la sede per soddisfare l'esigenza che l'attraversamento promuova il rafforzamento di relazioni nell'area dello Stretto, che non si comprende, peraltro, come i colleghi che le hanno sottolineate possano pensare vengano garantite con l'abolizione delle previsioni di finanziamento degli studi per l'attraversamento dello Stretto, anche perchè la questione del traghettamento, pur esistente, è ben lontana sia dall'essere alternativa all'attraversamento stabile, sia dal poter essere risolta con immediatezza sul piano tecnico ed urbanistico, sia dal potere essere affrontata con le risorse qui accennate.

Però, esprimendo la nostra posizione in quest'Aula, è anche doveroso sottolineare che i dibattiti, le riflessioni, gli studi, gli approfondimenti promossi nel tempo, senatore Pollice, anche dagli enti locali e nelle sedi locali, hanno costituito motivo per la risoluzione del problema e hanno chiarito come l'opera, importante ed attesa, non debba solo integrarsi nel territorio, ma sia fortemente rilevante per lo sviluppo dei trasporti nel paese nella prospettiva europea, nell'area mediterranea. Per questi motivi confermo il voto contrario del Gruppo della Democrazia cristiana agli emendamenti proposti.

CORLEONE. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORLEONE. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, che ragione c'è per dire no all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina? Forse una carica antimeridionalistica, antimeridionale, antisiciliana o l'esatto contrario? Una valutazione, innanzitutto, di calcolo economico, una valutazione ambientale di equilibrio del territorio, non solo della Sicilia ma anche della Calabria.

Voci calabresi, meridionali e meridionaliste si sono levate per dire che il risultato, che si vuole perseguire, anche se si usa molta prudenza nel parlare di attraversamento stabile, in realtà è la costruzione del ponte. Il collega senatore generale Cappuzzo potrebbe dirci se condivide o meno quanto si afferma da parte del Ministero della difesa circa la sicurezza del ponte; come ripeto, la via che si vuole perseguire è tuttavia quella del ponte, nonostante la formulazione ambigua.

LIBERTINI. Non vogliono perseguire quell'obiettivo, vogliono solo i soldi. Non vogliono fare niente.

CORLEONE. Ebbene, alcune voci dicono che tutto ciò porterà ad una situazione grave in Calabria. Allora, però, c'è qualcosa di più e la verità forse è una sola: non si faranno nè il tunnel, nè il ponte, ma si spenderanno 60 miliardi per condurre degli studi.

Ciò che mi convince a dire no a questa proposta è proprio quanto ho sentito affermare da un collega democristiano, il quale ha sostenuto che è dal 1971 che se ne parla. In un paese moderno, se una proposta dopo 15 anni non è stata nè valutata, nè attuata, è probabilmente perchè si tratta di una proposta sbagliata.

Sono opere di regime faraoniche, che si contrappongono al taglio delle ferrovie, cioè al taglio dei servizi di base; in Sicilia si eliminano le cose essenziali, ma si vogliono fare le opere di regime. In Sicilia non c'è acqua; qualcuno propone addirittura di costituire una lega per l'acqua in Sicilia. Siamo ancora a questi livelli; ad Agrigento, ad esempio, manca l'acqua per diversi mesi l'anno. Di questo però non ci si occupa; sono queste le precondizioni della civiltà nel Mezzogiorno. Si dice poi - e lo ha ricordato ieri lo stesso ministro Amato - che il Mezzogiorno ha bisogno di altro. Ebbene, nel Mezzogiorno mancano le cose essenziali e, per converso, si vogliono realizzare opere ciclopiche come questa. A noi però, tanto per rifarci alla mitologia, basta che non ci rubino anche il mito di Scilla e Cariddi. *(Applausi dai senatori del Gruppo federalista europeo ecologista e dal senatore Pollice).*

RIVA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIVA. Il nostro Gruppo voterà a favore della proposta di soppressione del comma 12 dell'articolo 18 del disegno di legge finanziaria e voterà a favore per un argomento, un forte argomento, usato dal collega che ha

dichiarato, viceversa, il voto contrario della Democrazia cristiana. Se ho inteso bene, egli ha ripetutamente sottolineato l'esigenza che il Governo presenti al più presto un disegno di legge su questa materia. Siamo perfettamente d'accordo con lui che la materia debba essere regolata da un disegno di legge e che dunque non si debbano spendere 60 miliardi senza dare un indirizzo di spesa ad essi, bensì una generica destinazione progettuale che - devo dirlo - certamente non è fra gli scopi e gli obiettivi del Governo proponente. Per il solo fatto di essere così generica, la norma presta il fianco a qualunque dubbio e a qualunque sospetto, come quelli qui avanzati dall'oratore che mi ha preceduto, il quale ha parlato dell'ipotesi che si vogliano semplicemente spendere quei 60 miliardi, punto e basta.

Noi vogliamo che il Parlamento decida di spendere questi soldi, se si devono spendere, per un fine preciso e sulla base di un indirizzo. Questo ragionamento rientra tra le motivazioni che mi avevano spinto a presentare - come poco fa ho dichiarato - una serie di emendamenti che spostavano a tabelle alcuni accantonamenti, proprio al fine di correttezza legislativa, perchè i soldi andassero prelevati sulla base di una normativa discussa all'interno del Parlamento. In questo momento, infatti, autorizzeremmo la spesa di 60 miliardi senza sapere bene come saranno gestiti e a quale fine.

Mi chiedo se questa sia un'operazione corretta sotto il profilo contabile e sotto il profilo legislativo. Vorrei chiederlo al Ministro del tesoro: sarebbe bene che chiarisse questo aspetto che in Commissione chiarito non è stato. Infatti, alcune di tali perplessità ed ombre erano presenti anche nelle opinioni espresse, quanto meno privatamente, dal Ministro del tesoro. Una sua indicazione alla maggioranza, perchè si rientri nei limiti della correttezza legislativa, sarebbe apprezzabile.

LIBERTINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LIBERTINI. Signor Presidente, sarò rapidissimo perchè il comma di cui gli emendamenti chiedono la soppressione in realtà contiene insieme una grave illegittimità, uno spreco di denaro pubblico e un raggiro. Ma parlando per dichiarazione di voto su alcuni emendamenti successivi proposti dalla nostra parte, vi chiederò a riflettere solo sui dati.

Concordiamo dunque con lo spirito che anima i presentatori degli emendamenti, ma ci asterremo dalla votazione per la considerazione che i nostri emendamenti successivi trattano la stessa materia in modo che a noi pare meglio argomentato e soprattutto meglio costruito rispetto al problema da risolvere.

### **Richiamo al Regolamento**

GIUSTINELLI. Domando di parlare per un richiamo al Regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSTINELLI. Ella, signor Presidente, ha posto congiuntamente in votazione gli emendamenti 18.14 e 18.60 il cui testo è uguale. Poco fa,

sempre in ordine all'articolo 18, la Presidenza ha ritenuto di dover far svolgere una autonoma votazione per l'emendamento 18.35, per poi dichiarare precluso l'emendamento 18.39 di contenuto identico.

Pongo soltanto un'esigenza di chiarezza, perchè evidentemente non intendo riaprire questioni che ormai considero chiuse. Tuttavia da questo punto di vista, per la certezza del Regolamento e quindi per la certezza che deve presiedere ai nostri lavori, il Senato dovrebbe essere messo in condizione di sapere come ci si deve comportare di fronte a casi che sostanzialmente sono analoghi e che invece sono stati trattati in modo difforme.

**PRESIDENTE.** Senatore Giustinelli, la Presidenza ritiene che correttamente si proceda ad un'unica votazione per quanto riguarda gli emendamenti 18.14 e 18.60, poichè entrambi tendono allo stesso fine, e cioè «sopprimere il comma 12». Quindi, la votazione unica sembra la procedura più corretta da seguire.

Per quanto riguarda la votazione precedente alla quale lei faceva riferimento, mi sembra che, pur con modalità di votazione leggermente differenti, si sia pervenuti a identiche conclusioni.

### **Ripresa della discussione**

**PRESIDENTE.** Metto ai voti l'emendamento 18.14, presentato dal senatore Pollice, identico all'emendamento 18.60, presentato dal senatore Spadaccia e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Passiamo alla votazione dell'emendamento 18.51.

**LIBERTINI.** Domando di parlare per dichiarazione di voto.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

\* **LIBERTINI.** Signor Presidente, vorrei chiarire brevemente perchè, come ho detto, il comma di cui noi chiediamo una radicale trasformazione è un'illegalità, uno spreco di denaro e un raggiro.

Il senatore Andò ha poc'anzi ricordato che la legge che istituisce la società per l'attraversamento dello stretto risale al 1971. Vero è che questa società non si fece fino al 1978, ma le ragioni di ciò vanno riscontrate nel fatto che la FIAT aveva fatto un suo gruppo, e cioè il gruppo «Ponte dello stretto». Quindi, la società pubblica si fermò in omaggio della società FIAT. Successivamente, quest'ultima società si è sciolta ed è confluita nella società pubblica; addirittura l'amministratore delegato Gilardini della società FIAT è diventato amministratore delegato della società pubblica, e ciò in modo significativo. Quindi, si sono portati avanti gli studi da parte della società pubblica.

Onorevole Amato, vorrei richiamare la sua attenzione sul fatto che la legge n. 1115 del 1971 è estremamente precisa. Infatti, essa afferma che la società deve fare il progetto di massima e non quello esecutivo; tale progetto

poi deve essere presentato in Parlamento, e, dopo un meccanismo molto corretto con il quale il Governo e il Parlamento approvano il progetto di massima, si fa il progetto esecutivo. Dopo il progetto esecutivo c'è l'altro vaglio del Parlamento e si decidono sia l'opera che il finanziamento.

Quindi, da 17 anni ciò che la società deve presentare non è il progetto esecutivo, bensì quello di massima.

In questa sede io dichiaro, assumendome tutte le responsabilità, che esistono già i materiali del progetto di massima; non c'è alcuno studio da finanziare per ciò che riguarda tale progetto.

Il motivo per cui questo progetto di massima non viene reso noto nonostante siano passati 17 anni, per cui società a partecipazione statale che pure fanno parte della società pubblica hanno fatto addirittura un contro progetto - cioè il *tunnel* - è che il progetto (lo sottolineo e richiamo l'attenzione dei colleghi in generale, ma di Reggio Calabria e di Messina in particolare) è politicamente impresentabile. Il punto su cui è ferma la Società dello Stretto - la sua idea è quella del ponte a campata unica - riguarda il fatto che in ragione delle faglie quotidiane e non dell'evento catastrofico, se si vuole dare un minimo di stabilità a questo ponte - e a questo proposito sono ancora aperti i problemi circa l'elasticità dei piloni - esso deve essere arretrato. Non essendo la costa piatta, il ponte corre esattamente all'altezza di 81 metri.

Per far scendere il treno da 81 metri (è vincolante il fatto che su tale ponte deve passarci il treno; il Governo si faccia dare le opportune informazioni) occorrono, nella migliore delle ipotesi, 36 chilometri, nella peggiore delle ipotesi, 42 chilometri (conosco la mappa). Quindi l'attraversamento diventa enormemente più lungo di quello con i traghetti.

Si aggiunga che i costi dichiarati dalla Società solo per il manufatto sono di 4.000 miliardi, mentre la Società attribuisce al progetto sponsorizzato dall'ENI un costo di 9.000 miliardi; ma a questo si deve aggiungere l'intervento per i raccordi nell'impatto ambientale. Si consideri che molti di questi raccordi sono in galleria e portano a disfare l'attuale rete viaria e ferroviaria. Quindi andiamo a un costo globale che si aggira intorno ai 15.000 miliardi.

Ciò vuol dire che quel ponte verrebbe transitato in un tempo più lungo che col traghettamento normale mentre, secondo i calcoli della Società di due anni fa, era previsto un pedaggio, da quel che so, di 35.000 lire a macchina.

È chiaro che questa ipotesi è impresentabile ed è per questo che la Società ha studiato un'altra ipotesi, che pure è politicamente impresentabile, cioè che il ponte salti sia Reggio che Messina, per cui il treno parte da Gioia Tauro, sale gradualmente, va sul ponte, attraversa lo stretto, va nei Peloritani, dove le Ferrovie prevedono la galleria, e va a Palermo. Ma lei capisce, signor Ministro, che il giorno in cui ci si rendesse noto che il ponte esclude lo stretto, questo significherebbe una sollevazione generale.

A Reggio hanno spinto in avanti l'ipotesi del *tunnel* proprio in alternativa a questa idea: ma anche qui c'è un raggio, perchè il *tunnel* non può collegare Reggio e Messina dato che presenta problemi analoghi in quanto esso arriva a costa - supposto che regga alle correnti - alla profondità di 60 metri; quindi a 60 metri entra in galleria e deve fuoriuscire con raccordi che hanno una dimensione variabile tra i 23 e i 30 chilometri.

Quindi la verità è che la Società è ferma al fatto che questi progetti sono impresentabili; a parte le questioni tecniche su cui non mi prolungo e che

sono estremamente aleatorie, la Società ha studiato tutto a volumi, e io a casa ho uno *stock* di materiali prodotti dalla Società: 60 miliardi, dunque, non possono servire a studiare cose che sono già state studiate se si tratta di fare il progetto di massima.

La verità è un'altra, cioè che (ecco perchè parlo di illegalità) si tenta di aggirare la legge del 1971 passando, visto che non si ha il coraggio di presentare il progetto di massima, al progetto esecutivo, così si ha motivo per spendere altri soldi: addirittura si vogliono comprare delle aree saltando il parere vincolante del Parlamento.

La verità è inoltre che questi 60 miliardi servono ad alimentare una fabbrica di San Pietro (ma San Pietro almeno fu costruita) sulle rive di uno stretto dove ci sono città che non hanno le fognature. È vero che la Calabria (come mi ricordava il collega Forte) ha 4.000 miliardi da spendere e che è grave che non si spendano, ma così ne aggiungiamo altri 60 buttati dalla finestra.

Allora la proposta che facciamo con i due emendamenti combinati risponde a una logica limpida e seria e questo è un problema per il quale la logica di schieramento veramente non la capisco: al massimo ci sarà la logica degli affari, ma questa dovrebbe esulare dal dibattito parlamentare.

Noi diciamo: si diano ancora 10 miliardi (e guardi, Ministro, che bastano, eccome!) per mettere a punto il progetto di massima e la Società finalmente faccia il suo dovere e lo presenti in Parlamento. Se poi ci sono altri 50 miliardi, siccome è aperto da tanto tempo il problema del traghettamento normale dello stretto, con rifacimento degli approdi (perchè non si passa dallo stretto, per il ponte ci vorranno quindici anni), quei 50 miliardi diamoli per opere che sono urgenti e fattibili.

È un emendamento che ha un colore di bandiera, questo? Oppure ha il colore della ragione? Io la prego di riflettere, signor Ministro: prima ho parlato di un dramma, a petto di quel dramma questa è una cosa che potrebbe persino far sorridere, anche se è un sorriso amaro, però siamo seri! Tutti gli ambienti tecnici e scientifici stanno ridendo sui 60 miliardi e si domandano a che cosa serviranno...

TEDESCO TATÒ. A chi andranno!

LIBERTINI. Esatto, con quale fotografia sono mirati. Vi preghiamo davvero di soprassedere a un atto che è profondamente sbagliato e di accedere a una soluzione, la nostra, che dà alla Società la possibilità di presentare il progetto di massima al Parlamento secondo la legge e a Reggio Calabria la possibilità di avere opere urgenti e indispensabili. (*Applausi dall'estrema sinistra e dalla sinistra*).

### Votazione a scrutinio segreto

PRESIDENTE. Comunico che i senatori Giustinelli, Serri, Macis, Longo, Volponi, Tossi Brutti, Senesi, Visconti, Bollini, Bisso, Lama, Nocchi, Galeotti, Garofalo, Vetere, Pollini, Ferrara, Tedesco Tatò, Andreini, Meriggi, Margheriti e Maffioletti hanno richiesto che la votazione dell'emendamento 18.51 sia fatta a scrutinio segreto.

Indico pertanto la votazione a scrutinio segreto mediante procedimento elettronico.

*Prendono parte alla votazione i senatori:*

Abis, Achilli, Acone, Acquarone, Alberici, Alberti, Aliverti, Amabile, Andò, Andreini, Andriani, Angeloni, Antoniazzi, Argan, Azzarà, Azzaretti, Baiardi, Barca, Battello, Bausi, Bellafiore, Benassi, Beorchia, Berlanda, Berlinguer, Bernardi, Bertoldi, Bisso, Boato, Bochicchio Schelotto, Boffa, Boggio, Boldrini, Bollini, Bompiani, Bono Parrino, Bosco, Bufalini, Busseti, Butini,

Cabras, Callari Galli, Calvi, Cappelli, Cappuzzo, Cardinale, Carlotta, Carta, Casadei Lucchi, Cascia, Casoli, Cassola, Castiglione, Cavazzuti, Ceccatelli, Chiarante, Chiesura, Chimenti, Cimino, Coco, Coletta, Colombo, Condorelli, Consoli, Corleone, Cortese, Cossutta, Covatta, Covello, Covi, Coviello, Crocetta, Cuminetti, Cutrera,

D'Amelio, De Cinque, Degan, Dell'Osso, De Rosa, De Vito, Diana, Di Lembo, Dionisi, Dipaola, Donato,

Elia, Emo Capodilista, Evangelisti,

Fabbri, Fabris, Falcucci, Favilla, Ferraguti Vallerini, Fiori, Fogu, Fontana Elio, Forte, Franchi,

Galeotti, Gambino, Garofalo, Genovese, Giacchè, Gianotti, Giugni, Giustinelli, Golfari, Grassi Bertazzi, Graziani, Gualtieri, Guizzi, Guzzetti,

Ianniello, Iannone, Imbriaco, Innamorato,

Jervolino Russo,

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

Macaluso, Macis, Maffioletti, Manieri, Manzini, Margheriti, Marinucci, Mariani, Mariotti, Marniga, Mazzola, Melotto, Meoli, Meraviglia, Mesoraca, Mezzapesa, Micolini, Moltisanti, Montresori, Mora, Moro Bonini, Muratore, Murmura,

Natali, Nebbia, Nepi, Nespolo, Nieddu, Nocchi, Onorato,

Patriarca, Pavan, Pecchioli, Perina, Perricone, Perugini, Petrarà, Pezzullo, Picano, Pierri, Pinna, Pinto, Pizzo, Poli, Pollice, Pollini, Pulli, Putignano,

Ranalli, Rebecchini, Rezzonico, Ricevuto, Rigo, Riva, Riz, Rosati, Ruffilli, Ruffino, Rumor,

Salerno, Salvato, Santalco, Santini, Saporito, Sartori, Scardaoni, Scavaroli, Scivoletto, Serri, Signori, Spadaccia, Specchia, Spetič, Spitella, Sposetti, Strik Lievers,

Tagliamonte, Tedesco Tatò, Torlontano, Tornati, Tossi Brutti, Toth, Triglia, Tripodi,

Ulianich,

Vecchi, Vecchietti, Vella, Ventre, Venturi, Vercesi, Vesentini, Vetere, Vignola, Visca, Visconti, Vitalone,

Zaccagnini, Zangara, Zuffa.

*Sono in congedo i senatori:*

Andreatta, Bissi, Bozzello Verole, Ferrari-Aggradi, Giagu Demartini, Malagodi, Napoleoni, Ongaro Basaglia, Orlando, Sanna, Sirtori, Strehler, Vettori.

*Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori:*

Cannata, Fassino, Filetti, Fioret, Greco, Parisi, Pieralli, Taramelli.

### Risultato di votazione

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto mediante procedimento elettronico dell'emendamento 18.51, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

Senatori votanti .....	222
Maggioranza .....	122
Favorevoli .....	127
Contrari .....	81
Astenuti .....	14

**Il Senato approva.** (*Vivi applausi dall'estrema sinistra*).

### Ripresa della discussione

PRESIDENTE. Avverto i colleghi che, a seguito della votazione testè svolta, sono preclusi gli emendamenti 18.61, presentato dal senatore Boato e da altri senatori, 18.16, presentato dal senatore Pollice e 18.17, presentato dal senatore Pollice.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 18.52.

BERNARDI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERNARDI. Signor Presidente, colgo lo spunto dall'emendamento 18.52, presentato dal senatore Andriani e da altri senatori, che è pressochè analogo a quello che ho ritirato - emendamento sofferto, ha dichiarato il senatore Libertini; dichiarazione di voto sofferta, definisco io - per annunciare il nostro voto contrario. E non sembri incoerenza, anche se certamente non è facile per me, dopo aver ritirato un emendamento analogo in cui credevo e in cui avevano creduto anche molti altri colleghi. Anche a nome dei colleghi della Democrazia cristiana della Commissione lavori pubblici e comunicazioni e dell'intero Gruppo non sembri incoerente dire di no all'emendamento in esame, perchè pensiamo che questa materia, così come è andata proponendosi all'attenzione del Governo, dai due emendamenti (uno dei quali ritirato) agli altri che verranno dopo (un articolo aggiuntivo sulla cassa integrazione), non può essere liquidata da ventisei righe, da mezza pagina della legge finanziaria.

In fondo, gli emendamenti che venivano presentati svolgevano il tema che la finanziaria dava: azzerare gradualmente i contributi o ridurre al minimo indispensabile, per il ristoro di una politica sociale da parte dell'Ente delle ferrovie, le sovvenzioni di esercizio e consentire un rientro di quello spaventoso *deficit* che l'ente economico ha ereditato dall'azienda autonoma attraverso una serie di articolazioni, che la finanziaria non poteva forse esplicare limitandosi a dare solo la linea di indirizzo.

Voglio credere - sarò brevissimo in questa dichiarazione di voto, signor Presidente - voglio sperare ardentemente che non si pensi di sciogliere i tanti nodi dell'azienda delle ferrovie, che dal momento in cui è passata

praticamente da azienda di Stato ad Ente pubblico economico deve ristrutturarsi superando grovigli, apatie ed inerzie quasi secolari, se non c'è un'articolata, precisa, bilanciata programmazione di questo risanamento.

Nella legge finanziaria non basta dire poche cifre, stabilire l'obbligo del rientro o l'obbligo della programmazione.

Il Ministro ci ha fornito alcune cifre per dire che non è vero che questo anno non sono previsti aiuti, ma viene previsto qualcosa in più rispetto agli altri anni. Ma voglio porre una domanda, che è rimasta sospesa: quanto del denaro delle sovvenzioni che viene dato dallo Stato è gravato da interessi passivi, che oggi l'ente ferroviario deve pagare, che ieri non pagava e che qui non sono calcolati?

Come vede, signor Presidente, c'è tutta una serie di problemi che si pongono.

Siamo convinti - il Ministro mi consenta questa riflessione ad alta voce - che vi sia stata mancanza di comunicazione tra il Ministero dei trasporti, il Ministero del tesoro e l'Ente delle ferrovie. Non vi è stata la possibilità - non dico la volontà, non voglio crederci - di mettersi al tavolo in modo che lo Stato potesse intervenire attraverso la istituzione dei fondi di dotazione e di rotazione a seconda del tipo di investimento, attraverso una puntualizzazione della tariffa sociale - oggi un pacchetto di sigarette paga quasi un abbonamento mensile dei pendolari - attraverso tutta una serie di provvedimenti anche legislativi.

Anche noi forse, colleghi del Senato, dovremmo avere il coraggio di cambiare qualcosa della legge istitutiva dell'Ente delle ferrovie, perchè forse abbiamo appesantito la dirigenza di compiti che dovrebbero essere invece delegati rispetto alla legge attuale.

L'architettura dei nostri emendamenti è appunto questa: attraverso il rientro della razionalizzazione programmata, attraverso i fondi di dotazione e quelli di rotazione, attraverso i fondi di prepensionamento e la cassa integrazione, si sarebbe potuto bilanciare una possibilità di rientro. Ma forse non è stato possibile approfondire tutto questo.

Se oggi diciamo no all'emendamento 18.52 è perchè siamo convinti - e dovrebbe esserci un impegno del Governo - che quanto prima si ritorni sull'argomento. Non possiamo aver approvato una riforma così rivoluzionaria, con l'appoggio di tutti, delle forze sindacali e dei partiti politici che all'unisono si sono trovati d'accordo, e poi abbandonarla pensando che le ferrovie devono salvarsi da sè senza che lo Stato tenda una mano concreta.

Signor Ministro, amaramente l'emendamento che testè è stato bocciato ha richiamato in me una brevissima considerazione. In un precedente emendamento ritirato avevo chiesto che una parte dei fondi sullo stretto di Messina fossero prestati - perchè ero convinto che non si potessero spendere nell'anno - per assicurare la continuità funzionale della segreteria tecnica del piano generale dei trasporti. Tutti noi abbiamo sognato un piano generale dei trasporti; dopo un anno e mezzo esso è stato elaborato con le sue indicazioni precise, strutturali, infrastrutturali, i nodi plurimodali, i porti, la politica di cabotaggio, eccetera. Da allora il Parlamento ed il paese aspettano la costituzione di quel comitato che dovrebbe unificare la politica dei trasporti sotto l'unico capitolo della spesa sui trasporti: infatti solo erogando le somme in un unico modo razionale si potrà attuare una politica seria. Oggi finalmente il Ministro parla della presentazione di un disegno di legge del CIPET e del disegno di legge che anche noi della Commissione siamo pronti

a presentare se entro quest'anno il Governo non presenta il suo. Tuttavia, rendendoci conto della difficoltà di quel disegno di legge, vorrei ancora invitare il Governo a trovare i soldi affinché la segreteria tecnica del piano, composta di esperti che seguono l'evoluzione della politica dei trasporti in Italia, così complessa per le modalità e per i diversi livelli strutturali e statuali, non frustri tutti gli intenti del piano stesso.

Signor Presidente, non so se oggi, 2 dicembre 1987, la realtà che è stata fotografata nel piano generale dei trasporti non sia già cambiata, al di là ed al di fuori di ogni razionalità dettata dal piano medesimo; ma ho voluto sottolineare una necessità impellente, in un certo senso più grave dell'altra, perchè disegna l'insufficienza o l'incapacità dell'intero sistema dei trasporti.

Ecco il motivo per cui noi, dichiarandoci contrari all'emendamento presentato dal senatore Libertini e da altri senatori, siamo convinti di poter impegnare il Governo affinché quanto prima ritorni su questi argomenti in modo organico ed affronti la riforma delle ferrovie, che ha bisogno della maggiore apertura e della maggiore intelligenza possibile da parte del Governo. (*Applausi dal centro*).

#### Votazione a scrutinio segreto

PRESIDENTE. Comunico che i senatori Giustinelli, Serri, Macis, Longo, Volponi, Tossi Brutti, Senesi, Visconti, Bollini, Bisso, Lama, Nocchi, Galeotti, Garofalo, Vetere, Pollini, Ferrara, Tedesco Tatò, Andreini, Meriggi, Margheriti e Maffioletti hanno richiesto che la votazione dell'emendamento 18.52 sia fatta a scrutinio segreto.

Indico pertanto la votazione a scrutinio segreto mediante procedimento elettronico.

*Prendono parte alla votazione i senatori:*

Abis, Achilli, Acone, Acquarone, Agnelli Arduino, Alberici, Alberti, Aliverti, Amabile, Andreini, Andriani, Angeloni, Antoniazzi, Arfè, Argan, Azzarà, Azzaretti,

Baiardi, Barca, Battello, Bausi, Bellafiore, Benassi, Beorchia, Berlanda, Berlinguer, Bernardi, Bertoldi, Bisso, Boato, Bochicchio Schelotto, Boffa, Boggio, Boldrini, Bollini, Bompiani, Bono Parrino, Bonora, Bosco, Brina, Bufalini, Busseti, Butini,

Cabras, Callari Galli, Calvi, Cappelli, Cappuzzo, Cardinale, Carlotto, Carta, Casadei Lucchi, Cascia, Casoli, Cassola, Castiglione, Cavazzuti, Ceccatelli, Chiarante, Chiesura, Chimenti, Cimino, Coco, Coletta, Colombo, Condorelli, Consoli, Corleone, Cortese, Cossutta, Covatta, Covello, Covi, Coviello, Crocetta, Cuminetti, Cutrera,

D'Amelio, De Cinque, Degan, Dell'Osso, De Rosa, De Vito, Diana, Di Lembo, Dionisi, Dipaola, Donato,

Elia, Emo Capodilista, Evangelisti,

Fabbi, Fabris, Falcucci, Favilla, Ferraguti Vallerini, Fiori, Fogu, Fontana Elio, Forte, Franchi,

Galeotti, Gambino, Garofalo, Genovese, Giacchè, Gianotti, Giugni, Giustinelli, Golfari, Grassi Bertazzi, Graziani, Gualtieri, Guizzi, Guzzetti,

Ianniello, Iannone, Imbriaco, Innamorato,

Jervolino Russo,

Kessler,  
 Lauria, Leonardi, Libertini, Lombardi, Longo, Lops, Lotti,  
 Macaluso, Macis, Maffioletti, Mancino, Manieri, Manzini, Margheriti,  
 Marinucci Mariani, Mariotti, Marniga, Mazzola, Melotto, Meraviglia, Meriggi,  
 Mesoraca, Mezzapesa, Micolini, Moltisanti, Montresori, Mora, Moro, Murato-  
 re, Murmura,  
 Natali, Nebbia, Nepi, Nespolo, Nieddu,  
 Onorato,  
 Patriarca, Pavan, Perina, Perricone, Perugini, Petrarra, Pezzullo, Picano,  
 Pierri, Pinna, Pinto, Pizzo, Pizzol, Poli, Pollice, Pollini, Pontone, Pozzo, Pulli,  
 Putignano,  
 Ranalli, Rezzonico, Rigo, Riva, Riz, Rosati, Ruffino, Rumor,  
 Salerno, Salvato, Santalco, Santini, Saporito, Sartori, Scardaoni, Scivo-  
 letto, Senesi Lombardi, Serri, Signori, Spadaccia, Specchia, Spetič, Spitella,  
 Sposetti, Strik Lievers,  
 Tagliamonte, Tedesco Tatò, Torlontano, Tornati, Tossi Brutti, Toth,  
 Triglia, Tripodi,  
 Ulianich,  
 Vecchi, Vella, Ventre, Venturi, Vercesi, Vesentini, Vetere, Vignola,  
 Visca, Visconti, Vitalone,  
 Zaccagnini, Zangara, Zuffa.

*Sono in congedo i senatori:*

Andreatta, Bissi, Bozzello Verole, Ferrari-Aggradi, Giagu Demartini,  
 Malagodi, Napoleoni, Ongaro Basaglia, Orlando, Sanna, Sirtori, Strehler,  
 Vettori.

*Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori:*

Cannata, Fassino, Filetti, Fioret, Greco, Parisi, Pieralli, Taramelli.

### **Risultato di votazione**

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto mediante procedimento elettronico dell'emendamento 18.52, presentato dal senatore Andriani e da altri senatori:

Senatori votanti .....	226
Maggioranza .....	114
Favorevoli .....	102
Contrari .....	119
Astenuti .....	5

**Il Senato non approva.**

### **Ripresa della discussione**

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 18.18, presentato dal senatore Pollice, identico all'emendamento 18.62, presentato dal senatore Spadaccia e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.63, presentato dal senatore Spadaccia e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.19, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.20, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.64, presentato dal senatore Spadaccia e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.21, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.36, presentato dal senatore Rastrelli e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.65, presentato dal senatore Boato e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.22, presentato dal senatore Rezzonico e da altri senatori, nel nuovo testo conseguente al ritiro dei subemendamenti 18.22/1 e 18.22/2 e con la soppressione, al punto 14-ter, delle parole che vanno da: «ed è rivalutato» sino alle parole: «si riferisce», proposta dal senatore Forte.

**È approvato.**

Passiamo alla votazione dell'emendamento 18.53.

ULIANICH. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ULIANICH. Signor Presidente, noi siamo d'accordo con quanto proposto dall'emendamento 18.53 in quanto si chiede la soppressione dei commi 4 e 5 dell'articolo 8 della legge finanziaria 1985 che, come è noto, riguardano il taglio dei cosiddetti «rami secchi» sulle linee e gli impianti di gran parte delle ferrovie dell'Italia meridionale. Si può calcolare che si tratti di 3.200 chilometri.

Noi siamo contrari ad una impostazione indifferenziata del problema. Naturalmente non abbiamo nessun interesse a tenere in piedi linee obsolete e prive di futuro, ma ci sembra che la funzionalità di una linea spesso ridotta ad anticaglia non possa essere giudicata dai suoi attuali coefficienti di esercizio, bensì in rapporto ad una sua eventuale modernizzazione e ad una seria ricerca di mercato. Ad esempio, se in Sicilia dovessero essere potenziati alcuni tratti, dati i bacini di utenza e gli interessi emergenti, il discorso oggi potrebbe porsi in termini diversi. Inoltre, se si sopprime l'esercizio di una linea, vanno calcolati con precisione i costi che comunque sussistono per le Ferrovie dello Stato e che lo Stato o l'ente sopportano per le linee sostitutive su gomma, ed occorre quindi esprimere una valutazione comparativa. È infatti successo più volte che la chiusura di una linea abbia accresciuto i costi globali per lo Stato. La verità però è che la politica dei «rami secchi» non ha nulla a che vedere con tutto ciò. Essa sembra mirare a ridurre le ferrovie ad un sistema assai circoscritto, consegnando ai privati e alla gomma gran parte del traffico locale, in aperta contraddizione con la sostanza della riforma dei trasporti e in omaggio ad una logica che non voglio chiamare di corruzione e di sottopotere, anche se forse potrà divenirlo, ma certamente di dubbiosa trasparenza.

Annunciamo pertanto il nostro voto favorevole all'emendamento 18.53.

LIBERTINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\*LIBERTINI. Vorrei solo dare un piccolo chiarimento. Abbiamo ascoltato poco fa l'onorevole Amato affermare in tono deciso di essere egli stesso contrario alla cosiddetta teoria dei rami secchi e di voler procedere ad un risanamento, ma che tale risanamento non dovrà essere basato su una indiscriminata potatura. Ebbene, l'emendamento 18.53 va proprio in questa direzione, in quanto non comporta spese, ma tende a sopprimere due commi della legge finanziaria del 1985 che davano il via ad un taglio indiscriminato dei «rami secchi». Devo aggiungere che contro le previsioni contenute nella legge finanziaria di due anni fa, di cui si propone la soppressione, vi sono già stati pronunciamenti di esponenti di tutti i partiti e che, se l'emendamento 18.53 verrà approvato, l'Ente dovrà provvedere, in base a quanto previsto dalla legge n. 210 del 1985, ad un effettivo piano di risanamento e ad un esame di merito del problema dei «rami secchi».

BOATO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* BOATO. Signor Presidente, ho già fatto alcune considerazioni in merito alla questione dei mal detti (non maledetti) rami secchi illustrando l'emendamento 18.58, da me presentato insieme con i colleghi Spadaccia, Corleone e Strik Lievers. Poiché l'emendamento 18.53 tende anch'esso alla soppressione dei commi 4 e 5 dell'articolo 8 della legge n. 887 del 1984 (anche se l'emendamento 18.58 era più ampio), dichiariamo che voteremo a favore. Credo che sarebbe un atto di buonsenso, da parte di questo ramo del

Parlamento, sopprimere i due commi in questione della legge finanziaria del 1985, che costituiscono un ostacolo alla realizzazione di quanto poco fa lo stesso Ministro ha dichiarato di condividere.

### Votazione a scrutinio segreto

PRESIDENTE. Comunico che i senatori Giustinelli, Serri, Macis, Longo, Volponi, Tossi Brutti, Senesi, Visconti, Bollini, Bisso, Lama, Nocchi, Galeotti, Garofalo, Vetere, Pollini, Ferrara, Tedesco Tatò, Andreini, Meriggi, Margheriti e Maffioletti hanno richiesto che la votazione dell'emendamento 18.53 sia fatta a scrutinio segreto.

Indico pertanto la votazione a scrutinio segreto mediante procedimento elettronico.

*Prendono parte alla votazione i senatori:*

Abis, Achilli, Acone, Acquarone, Agnelli Arduino, Alberici, Alberti, Aliverti, Amabile, Andò, Andreatta, Andreini, Andriani, Angeloni, Antoniazzi, Arfè, Argan, Azzarà, Azzaretti,

Baiardi, Barca, Battello, Bausi, Bellafiore, Benassi, Beorchia, Berlanda, Berlinguer, Bernardi, Bertoldi, Bisso, Boato, Bochicchio Schelotto, Boffa, Boggio, Boldrini, Bollini, Bompiani, Bono Parrino, Bonora, Bosco, Brina, Bufalini, Busseti, Butini,

Cabras, Callari Galli, Calvi, Cappelli, Cardinale, Carlotto, Carta, Casadei Lucchi, Cascia, Casoli, Cassola, Castiglione, Cavazzuti, Ceccatelli, Chiarante, Chiesura, Chimenti, Cimino, Coco, Coletta, Colombo, Condorelli, Consoli, Corleone, Cortese, Cossutta, Covatta, Covello, Covi, Coviello, Crocetta, Cuminetti, Cutrera,

D'Amelio, De Cinque, Degan, Dell'Osso, De Rosa, De Vito, Diana, Di Lembo, Dionisi, Donato,

Elia, Emo Capodilista, Evangelisti,

Fabbi, Fabris, Falcucci, Favilla, Ferraguti Vallerini, Fiori, Fogu, Fontana Elio, Forte, Franchi,

Galeotti, Gallo, Gambino, Garofalo, Genovese, Giacchè, Gianotti, Giugni, Giustinelli, Golfari, Graziani, Gualtieri, Guizzi, Guzzetti,

Ianniello, Iannone, Imbriaco, Innamorato,

Jervolino Russo,

Kessler,

Lauria, Leonardi, Libertini, Lombardi, Longo, Lops, Lotti,

Macaluso, Macis, Maffioletti, Mancino, Manieri, Manzini, Margheriti, Marinucci Mariani, Mariotti, Marniga, Mazzola, Melotto, Meraviglia, Meriggi, Mesoraca, Mezzapesa, Micolini, Moltisanti, Montresori, Mora, Moro, Muratore, Murmura,

Natali, Nebbia, Nepi, Nespolo, Nieddu, Nocchi,

Onorato,

Patriarca, Pavan, Perina, Perricone, Petrarà, Pezzullo, Picano, Pierri, Pinna, Pinto, Pizzo, Pizzol, Poli, Pollice, Pollini, Pulli,

Ranalli, Rezzonico, Ricevuto, Rigo, Riva, Rosati, Rubner, Ruffino, Rumor,

Salerno, Salvato, Santalco, Santini, Saporito, Sartori, Scardaoni, Scivolletto, Senesi, Serri, Signori, Spadaccia, Spetič, Spitella, Sposetti, Strik Lievers,

Tagliamonte, Tedesco Tatò, Torlontano, Tornati, Toth, Triglia, Tripodi, Ulianich,  
Vecchi, Vella, Ventre, Venturi, Vercesi, Vesentini, Vetere, Vignola, Visca, Visconti, Vitalone,  
Zaccagnini, Zangara, Zuffa.

*Sono in congedo i senatori:*

Bissi, Bozzello Verole, Ferrari-Aggradi, Giagu Demartini, Malagodi, Napoleoni, Ongaro Basaglia, Orlando, Sanna, Sirtori, Strehler, Vettori.

*Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori:*

Cannata, Fassino, Filetti, Fioret, Greco, Parisi, Pieralli, Taramelli.

### Risultato di votazione

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione a scrutinio segreto mediante procedimento elettronico dell'emendamento 18.53, presentato dal senatore Lotti e da altri senatori.

Senatori votanti .....	221
Maggioranza .....	111
Favorevoli .....	108
Contrari .....	104
Astenuti .....	9

**Il Senato non approva.**

### Ripresa della discussione

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 18.54, presentato dal senatore Giustinelli e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.23, presentato dal senatore Pollice, identico all'emendamento 18.66, presentato dal senatore Spadaccia e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.24, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.25, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.67, presentato dal senatore Spadaccia e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.57, presentato dal senatore Boato e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.26, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.55, presentato dal senatore Giustinelli e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.27, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.56, presentato dai senatori Giustinelli e Visconti.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.28, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.29, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.30, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.31, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.41/1, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Passiamo alla votazione dell'emendamento 18.41.

GIUSTINELLI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, voglio annunciare il voto favorevole del Gruppo comunista su questo emendamento presentato dai colleghi

Santini e Bollini, sperando che esso possa avere migliore sorte dell'emendamento 18.39 che il collega Santini aveva presentato in precedenza, volto a consentire l'indicizzazione del 4,5 per cento del fondo nazionale dei trasporti.

Il ministro Amato ha detto che tale indicizzazione costituirebbe una sorta di cuneo all'interno della legge finanziaria, un principio scardinatorio che dovrebbe essere applicato alle Poste o ad altri settori verso i quali il Governo ha operato con la stessa metodologia. Io non credo che questa argomentazione abbia una sua oggettiva consistenza; niente ha impedito alla maggioranza di Governo di stilare un accordo con il Partito liberale in base al quale se nel 1988 l'inflazione si attesterà sul 4,5 per cento ci sarà una minore entrata, se non erro, di circa 1.500 miliardi di lire.

Il problema che noi poniamo comunque in questo caso è estremamente più semplice in quanto il senatore Santini, il cui dramma in qualche modo questa sera abbiamo apprezzato e condiviso, propone uno stanziamento di 1.000 miliardi di lire non nel 1988 e neanche nel 1989, ma addirittura nel 1990 secondo una proiezione che, lo ripeto, risponde ad un preciso impegno che il Ministero dei trasporti aveva assunto in precedenti occasioni.

Non credo ci sia altro da aggiungere se non che questi 1.000 miliardi di lire sono destinati alla realizzazione di un programma di carattere straordinario per acquistare nuovi autobus e quindi per metterli in circolazione. Chi conosce il dramma delle grandi città credo che abbia compreso il valore di questa nostra proposta.

Va inoltre aggiunto che si tratta di dare ad un'industria importante, quale è quella che opera in questo settore, la possibilità di programmare le proprie attività.

Quindi, fondamentalmente, noi riteniamo che sarebbe un atto di ingiustizia non approvare l'emendamento al nostro esame che ha questa natura e questa connotazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 18.41, presentato dai senatori Santini e Bollini.

**Non è approvato.**

BOATO. Chiediamo la controprova.

PRESIDENTE. Ordino la chiusura delle porte. Procediamo alla controprova mediante procedimento elettronico.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.32, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.33, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.34, presentato dal senatore Pollice.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.37, presentato dal senatore Rastrelli e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Metto ai voti l'emendamento 18.38, presentato dal senatore Rastrelli e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Passiamo alla votazione dell'articolo 18.

LOTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. (*Brusto in Aula. Richiami del Presidente*).

LOTTI. Mi consenta un inizio irrituale, signor Presidente. Capisco l'impazienza dei colleghi, che è la mia stessa impazienza, però loro devono sapere che prima delle 21,30 la seduta non termina: mancano dieci minuti, utilizziamoli (*commenti*) per consentire ai senatori comunisti di motivare il perchè, nonostante alcuni successi significativi conquistati nel corso della discussione di questo complesso articolo 18, voteranno contro l'articolo nel suo complesso.

Di che cosa abbiamo discusso? In effetti abbiamo discusso dei problemi dello sviluppo di questo paese: e se lo sviluppo si valuta con parametri riferiti all'efficienza, alla modernità, alla capacità di evitare sprechi in grandi sistemi che caratterizzano un'economia moderna come la nostra e allora si parla conseguentemente dei trasporti, delle comunicazioni e dell'energia, ecco che si spiega il perchè oggi il Senato, per più ore, ha discusso di questo articolo 18 e perchè i senatori comunisti assieme ai colleghi e ai compagni di altre forze politiche hanno inteso attirare l'attenzione del Parlamento sulle questioni che sono trattate nell'articolo 18.

Dicevo prima che abbiamo discusso di parametri che servono a valutare lo stato di sviluppo di un'economia; se li prendiamo nel loro insieme e passiamo a un rapido vaglio il sistema dei trasporti, il sistema delle comunicazioni e i problemi energetici del nostro paese, vi accorgete che l'Italia (è emerso ampiamente nel corso del dibattito) registra pesanti ritardi nei confronti delle altre economie concorrenti.

Si è lungamente parlato del sistema dei trasporti: abbiamo sentito interessanti interventi del Ministro del tesoro; il collega Bernardi, con una certa amarezza, ha dovuto spiegare - anche con qualche contorcimento, a dire il vero - il perchè dell'opposizione della Democrazia cristiana ad un emendamento del Partito comunista praticamente identico a quello che egli, responsabile nazionale per la Democrazia cristiana del settore dei trasporti, aveva presentato; e il collega Mariotti ha dovuto, in modo imbarazzato, dire che era contrario ad un emendamento che era volto a garantire alle Ferrovie dello Stato un finanziamento adeguato, per poi invece chiedere la realizzazione, giustamente, della ferrovia pontremolese, dimenticandosi che senza gli investimenti necessari non si riesce a fare la galleria di valico della ferrovia pontremolese. È emersa quindi una serie di contraddizioni profonde nelle posizioni dei colleghi della maggioranza.

Allora io mi richiamo ad un'affermazione del senatore Bernardi. È vero, è stato approvato il piano generale dei trasporti, che è stato il frutto importante di un lavoro durato anni e che è stato sottratto all'interesse di pochi addetti per diventare invece legge dello Stato, approvata anche con il voto delle opposizioni; però, caro senatore Bernardi, perchè il piano generale dei trasporti non va avanti? Perchè il Ministero dei lavori pubblici, il Ministero dei trasporti, il Ministero della marina mercantile parlano linguaggi diversi, non unificano i comportamenti? Perchè non abbiamo ancora il comitato interministeriale per la programmazione del settore dei trasporti? Perchè gli investimenti hanno le distorsioni che qui sono state lucidamente denunciate dal collega Libertini? Perchè ovviamente ci sono volontà politiche che ancora resistono al nuovo; e si resiste al nuovo non solamente nel campo della programmazione degli interventi ma si resiste al nuovo anche sul piano istituzionale! Non sarà possibile conquistare in questo paese una politica dei trasporti moderna, che superi gli attuali squilibri tra ferro, gomma e mare se non si darà un quadro unitario al Governo nel settore dei trasporti.

Allora occorre porre mano alla riforma (ecco un altro grande tema che oggi è riecheggiato) dell'Esecutivo, il che significa ricondurre sotto un unico Ministero, un nuovo Ministero dei trasporti, le competenze oggi suddivise tra tanti altri Ministeri.

Per me la discussione è stata di grande rilievo: avete dimostrato contraddizioni, avete fatto affermazioni importanti e non siete riusciti però a compiere il passo decisivo, quello di passare dalle parole ai fatti, dalle indicazioni anche di carattere positivo alle scelte concrete; non siete riusciti, ancora una volta, a dare gambe concrete e veloci a quelle stesse idee che voi, in più occasioni, avete dimostrato di voler sostenere e affermare.

Certo, come ho detto, ci sono stati alcuni successi della nostra forza politica: il voto sullo Stretto di Messina, il voto relativo al finanziamento per il trasporto combinato, il voto relativo alla realizzazione dei passanti ferroviari in importanti aree metropolitane del nostro paese. Questi sono successi che noi registriamo, sono frutti della battaglia che noi abbiamo condotto. Tutto questo però non serve a togliere quanto di negativo, e di profondamente negativo - penso in modo particolare alle ferrovie dello Stato - è rimasto nell'articolo 18.

Per tali motivi, signor Presidente e cari colleghi, e mi scuso per avervi sottratto alcuni minuti, confermiamo il nostro voto contrario. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra*).

SPADACCIA. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPADACCIA. Nel dichiarare il voto contrario mio e dei senatori Boato, Strik Lievers e Corleone all'articolo 18, vorrei richiamare le motivazioni che abbiamo espresso nel dibattito generale presentando degli emendamenti su tale questione, per manifestare la nostra opposizione. Vorremmo anche sottolineare una dichiarazione di volontà politica positiva, che in qualche misura intende rispondere, almeno sul piano delle intenzioni e degli indirizzi, alle ragioni portate qui dagli oppositori, del vice Presidente del Consiglio e ministro del tesoro, Giuliano Amato. Naturalmente richiamere-

mo, nei mesi prossimi, il vice Presidente del Consiglio a questa dichiarazione di volontà politica.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 18, nel testo emendato.

**È approvato.**

Rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

### **Interpellanze e interrogazioni annunzio**

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

*DELL'OSSO, segretario, su invito del Presidente, dà annunzio delle interpellanze e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza che sono pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.*

### **Ordine del giorno per le sedute di giovedì 3 dicembre 1987**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, giovedì 3 dicembre, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

Seguito della discussione del disegno di legge:

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988) (470).

La seduta è tolta (ore 21,30).

Allegato alla seduta n. 46**Disegni di legge, annuncio di presentazione**

È stato presentato il seguente disegno di legge:

*dal Ministro delle finanze:*

«Programma di interventi per l'adeguamento dei servizi e dei mezzi della Guardia di finanza per la lotta all'evasione fiscale ed ai traffici marittimi illeciti, nonché disposizioni per il completamento e lo sviluppo del sistema informativo delle strutture centrali e periferiche del Ministero delle finanze» (685).

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

DELL'OSSO, COVIELLO, TAGLIAMONTE, ACONE, GIACOVAZZO, DIPAOLO, RASTRELLI, VIGNOLA, POLLICE, CORLEONE, ULIANICH e FASSINO. - «Conferimento al Governo della delega ad emanare un testo unico delle disposizioni in materia di interventi nel Mezzogiorno» (683);

VENTRE, FERRARA Pietro, PATRIARCA, PINTO, TAGLIAMONTE, CONDORELLI, DE CINQUE, MAZZOLA, CARTA e SALERNO. - «Norma transitoria in materia di gestione delle farmacie urbane» (684).

**Corte dei conti, registrazioni con riserva**

La Corte dei conti, con lettera in data 30 novembre 1987, ha trasmesso, in osservanza al disposto dell'articolo 26 del testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214, l'elenco delle registrazioni con riserva effettuate nella seconda quindicina del mese di novembre 1987, accompagnato dalle deliberazioni e dagli allegati relativi (*Doc. VI, n. 1*).

Detto documento è stato inviato alla 1ª Commissione permanente.

**Interpellanze**

SPECCHIA, VISIBELLI - *Al Ministro dei lavori pubblici* - Premesso:

che la Corte dei conti, esaminando la gestione finanziaria per gli anni 1984 e 1985, ha denunciato la situazione in cui versa l'Ente Autonomo Acquedotto Pugliese;

che, in particolare, la Corte dei conti ha criticato la gestione irrazionale ed inefficiente delle strutture e delle risorse finanziarie;

rilevato che gli interpellanti già con due interrogazioni, rimaste senza risposta, hanno sollevato problemi particolari e generali dell'EAAP,

si chiede di sapere quali iniziative si intenda assumere:

a) per conoscere nei particolari l'attuale situazione ed i programmi futuri dell'EAAP;

b) per finanziare gli interventi necessari a risolvere il problema dell'acqua in Puglia.

(2-00059)

D'AMELIO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* - Premesso:

che recenti pronunciamenti della Corte costituzionale e della Cassazione hanno invalidato i criteri di indennizzo delle aree espropriate dagli enti locali per la realizzazione di opere pubbliche;

che, di conseguenza, gli amministratori comunali sono chiamati a risarcire i proprietari dei terreni espropriati per pubblica utilità, non a prezzo agricolo, bensì secondo il valore di mercato, cioè moltiplicando il prezzo agricolo per 1.000 o giù di lì;

considerato che, se venissero eseguite tutte le sentenze, gli enti locali dovrebbero pagare circa 16.000 miliardi di sola differenza;

ritenuto che, procrastinandosi tale situazione, gli enti locali si vedrebbero costretti a bloccare gran parte della propria attività, a meno che non volessero correre il rischio, peraltro certo, di vedersi condannati al pagamento di somme rilevanti o al sequestro di beni mobili ed immobili, come già sta avvenendo per l'esecuzione di alcune sentenze passate in giudicato,

l'interpellante, preoccupato di tutto ciò, chiede di conoscere quali iniziative intenda promuovere, con tutta urgenza, il Governo perchè sia approvata una legge che, stabilendo nuovi criteri per le espropriazioni, eviti che i comuni siano svaligiati per legge, ridando, invece, certezza di diritto a tutti, agli amministratori locali non meno che ai proprietari dei terreni.

(2-00060)

### Interrogazioni

EMO CAPODILISTA. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che la realizzazione del canale idroviario di collegamento tra Padova e Venezia rappresenta l'anello mancante del nuovo e razionale sistema di trasporto intermodale strada-acqua-rotaia, collegato all'Interporto padovano quale indispensabile strumento di supporto per l'economia, in particolare dell'Italia nord orientale;

che l'opera in oggetto ha visto l'avvio dei lavori nel 1969 e risulta completata già per i due terzi;

che nel luglio 1987 l'intesa interregionale per la navigazione interna padano-veneta, approvando una proposta di piano poliennale per la rete idroviaria padano-veneta, ha deciso di procrastinare alla prima decade del 2000, cioè mezzo secolo dopo l'inizio dei lavori, l'ultimazione dell'idrovia, con un finanziamento di 25 miliardi di lire;

che la costruzione del canale in questione è prevista dalla legge dello Stato n. 92 del 3 febbraio 1963, dalla successiva legge n. 237 del 28 aprile 1976 e dalla legge regionale n. 8 del 28 aprile 1976,

ciò premesso, l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo è a conoscenza di tali circostanze e necessità e quali iniziative intende intraprendere per ottenere l'operatività del manufatto in tempi oggettivamente accettabili.

(3-00179)

BOCHICCHIO SCHELOTTO, ALBERICI, CALLARI GALLI, FERRAGUTI, NESPOLO, SALVATO, SENESI, TEDESCO TATÒ, TOSSI BRUTTI, ZUFFA, PECCHIOLI, VETERE. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che i reati di aggressione sessuale diventano sempre più frequenti e si esprimono in forme di violenza crescente, fino all'omicidio;

che, in seguito a questi fatti, dilaga nel paese una forma di inquietudine diffusa che porta all'isolamento, alla caduta dei rapporti sociali, all'attenuazione delle forme di solidarietà civile che sono state uno dei segni più positivi dei pur contraddittori anni '70;

che è ben chiara agli interroganti l'urgenza improrogabile di una legge da troppi anni bloccata in Parlamento e che il fenomeno della violenza sessuale, per la sua complessità psicologica e sociale, non è certo risolvibile con interventi repressivi o semplicemente di prevenzione poliziesca,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti intenda prendere il Ministro interrogato per assicurare ai cittadini la possibilità di circolare liberamente nei luoghi e nelle ore preferiti senza correre rischi di aggressione e di violenza;

quali iniziative intenda prendere per attrezzare culturalmente e professionalmente il personale di polizia e rendere serie e sollecite le indagini, oltre che rispettosa ed adeguata la ricezione delle denunce;

quali servizi, di competenza del proprio Ministero, di carattere socio-educativo intenda potenziare per promuovere - in attesa di leggi adeguate - iniziative mirate a sensibilizzare l'opinione pubblica sui valori relativi alla libertà sessuale e alla dignità della persona.

(3-00180)

CONSOLI, GIANOTTI, GALEOTTI, CARDINALE, BAIARDI, BENASSI. - *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Per sapere:

se risponde al vero che il CIP si appresta a deliberare una maggiorazione del prezzo della benzina a favore delle compagnie petrolifere, maggiorazione di 16,97 lire al litro (pari a circa 270 miliardi su base annua), motivata dal fatto che, vigendo in Europa un regime di sostanziale liberalizzazione, le oscillazioni dei prezzi penalizzerebbero le medie di riferimento adottate in Italia;

se non si ritiene ingiustificato tale provvedimento in quanto:

a) il metodo dei prezzi vigente in Italia era stato voluto nella sua articolazione dalle stesse compagnie petrolifere;

b) tale sistema dei prezzi ha consentito di chiudere i bilanci delle compagnie sempre in attivo, se non nel 1986, a causa del crollo dei prezzi del greggio;

c) in Europa le compagnie hanno operato investimenti tali da giustificare i minori costi sopportati;

d) in Italia, per effetto di una densità più bassa e della presenza del piombo nella benzina, già attualmente le compagnie hanno un margine di circa 15 lire al litro maggiore rispetto all'Europa;

e) infine, tale provvedimento avrebbe un evidente effetto inflazionistico, sia in modo diretto che indotto e psicologico.

Gli interroganti chiedono di sapere, infine, se non si intende sospendere l'assunzione di tale provvedimento, quanto meno in attesa di una discussione in Parlamento.

(3-00181)

ANDREINI, AZZARETTI, BRINA, LONGO, MERIGGI. - *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* - Gli interroganti, facendosi interpreti delle preoccupazioni ampiamente espresse dai sindacati e dagli enti locali per la difficile situazione in cui è venuta a trovarsi la BIACOR spa a seguito delle incertezze e della contraddittorietà di azione del Ministero dell'industria, oltre che delle iniziative ostruzionistiche di un gruppo di azionisti di minoranza che hanno determinato, in questi ultimi anni, gravi contraccolpi sulla situazione delle due aziende di Casei Gerola (Pavia) e di Bottrighe (Rovigo) e sulle loro prospettive future, chiedono al Governo di sapere quali iniziative urgenti intende assumere al fine di sbloccare l'attuale situazione di incertezza e di difficoltà e per definire l'assetto societario, quindi la proprietà, consentendo così di conoscere la strategia produttiva che si intende dare al gruppo BIACOR e il piano di investimenti e di eventuali ristrutturazioni, in modo da garantire prospettive di rilancio per il futuro del gruppo e certezza per il posto di lavoro per gli oltre 500 dipendenti.

(3-00182)

*Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

PETRARA, LOPS, NEBBIA, BOATO, CONSOLI, VOLPONI, IANNONE, CANNATA, CARDINALE. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso:

che con la imminente firma dell'accordo per lo smantellamento degli euromissili da parte degli Stati Uniti e dell'Unione Sovietica si avvia una nuova fase di disarmo e di distruzione degli arsenali militari, dischiudendo all'umanità una reale prospettiva di distensione e cooperazione internazionale;

che, al contrario, in Italia si assiste ad una attenuazione della strategia del negoziato e delle iniziative tendenti a favorire soluzioni pacifiche ai conflitti aperti nell'area mediterranea;

che, peraltro, si persegue nella vecchia logica di aumentare le spese militari, di estendere i processi di militarizzazione nelle regioni meridionali, allo scopo di dislocare al Sud il sistema nazionale di difesa, parallelamente ai piani di ristrutturazione delle forze NATO;

che, nel quadro dei piani strategici della difesa, alla Puglia è stato assegnato un crescente ruolo militare nel Mediterraneo, sovraccaricando il suo territorio di servitù militari che, per la loro dimensione, ubicazione e natura, compromettono le possibilità di sviluppo economico e sociale dell'intera regione;

che non appare giustificata la decisione di installare nella Murgia barese tre poligoni di tiro permanenti in quanto si priva un'area interna di un territorio di circa 10.000 ettari su cui sono stati realizzati investimenti pubblici per favorire la zootecnia e l'ammodernamento delle strutture agricole;

che i poligoni militari, se realizzati, sacrificherebbero la possibilità di sviluppo dell'area murgiana, condannandola ad un inaccettabile degrado e ad una ulteriore emarginazione;

che, di fronte all'ostinata volontà del Governo di impiantare i poligoni permanenti, sono insorte le assemblee elettive, le forze politiche e sociali, i movimenti pacifisti e culturali, le popolazioni, con massicce manifestazioni di protesta;

che il 19 dicembre è stata organizzata dal coordinamento contro la militarizzazione e per lo sviluppo della Murgia la «seconda marcia della pace Gravina-Altamura» per chiedere la revoca della delibera regionale con la quale fu decisa la realizzazione dei poligoni permanenti, una effettiva politica di pace, di disarmo atomico e di smilitarizzazione dello spazio,

gli interroganti chiedono di sapere:

a) se non si ritiene di revocare la decisione di istituire nella Murgia barese i tre poligoni di tiro permanenti, allo scopo di favorire in quell'area un processo di sviluppo economico e sociale e di assecondare la vocazione pacifista delle popolazioni:

b) se non si ritiene di dover accelerare le procedure per la restituzione al comune di Gravina dell'area del bosco comunale «Difesa Grande», asservita al demanio militare e attualmente inutilizzata a seguito dello smantellamento dell'ex base missilistica.

(4-00732)

LOPS. - *Al Ministro del tesoro.* - Per avere notizie sulla pratica di ricongiunzione dei contributi assicurativi (legge n. 29 del 1979) del signor De Scisciolo Damiano, nato a Terlizzi (Bari), il 29 luglio 1947 e residente a Corato, in Via Montevideo 68.

L'interessato ha inoltrato domanda all'INPS di Bari nel 1979 e l'Istituto l'ha trasmessa alla CPDEL nel 1981. La posizione del signor De Scisciolo alla CPDEL porta il numero 2075376. Attualmente è dipendente del comune di Terlizzi con la qualifica di applicato.

(4-00733)

POLLICE. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso che da notizie giornalistiche si è appreso che il pubblico ministero di Milano, dottor Viola, ha aperto un'inchiesta sulla violenza contro l'attrice Franca Rame;

considerato che il 9 marzo 1988 scade il termine di quindici anni oltre il quale il reato viene prescritto,

l'interrogante chiede di sapere:

se risulta vero che nel 1973 le stesse accuse che il neofascista Angelo Izzo ha pronunciato al processo di Bologna erano già state fatte davanti al magistrato di Milano, Maria Luisa Dameno, e che la stessa non le ritenne sufficientemente probanti per procedere di conseguenza;

se non si ritiene opportuno aprire un'inchiesta e trasmettere gli atti al Consiglio superiore della magistratura per procedere, se questi fatti venissero accertati, contro il magistrato che quindi, con un grave atteggiamento di sottovalutazione, si sarebbe reso responsabile dell'impunità e di oltre quattordici anni di silenzio su un fatto così grave.

(4-00734)

PERUGINI, COVELLO, MURMURA. – *Al Ministro dei trasporti.* – Si chiede di conoscere quali sono stati i criteri adottati dall'ente Ferrovie dello Stato per gli orari dei treni in partenza da Roma-Termini, da Ostiense e dalla Tiburtina per la Sicilia, i cui arrivi a Paola e Lamezia sono quasi tutti disagiati per i viaggiatori. Infatti, si parte da Roma alle 23,20, alle 23,30, alle 0,35, all'1,59 e si arriva a Paola e Lamezia, rispettivamente, alle 4,24, alle 5,02, alle 5,29, alle 6,27 e alle 5,37, alle 6,13, alle 7,07 e alle 7,45.

Da quanto sopra è superfluo ogni commento.

(4-00735)

SCARDAONI, TORNATI, NESPOLO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Considerato:

che, in sede di discussione e conversione in legge del decreto sulle provvidenze per la Valtellina, il Gruppo comunista ha sollevato la questione dei rilevanti costi, spesso non adeguatamente controllabili, che i meccanismi della Protezione Civile mettono in atto, la incertezza e la poca trasparenza delle procedure stesse;

che è stato rilevato quanto egualmente sia di fatto incontrollabile la quantità dei flussi finanziari che si perpetuano, con continui provvedimenti di proroga, per tempi notoriamente lunghi;

che il Gruppo comunista ha sollevato, senza avere adeguata e precisa risposta, la questione dell'ammontare delle spese già effettuate dal Ministro per la protezione civile, dalle regioni e dagli enti locali;

che sulle stesse questioni il Ministro del tesoro ha espresso identiche preoccupazioni, proponendo, tra l'altro, come soluzione – a sollievo degli oneri che oggi sono a carico, a detta del Ministro del tesoro, di questo «Stato munifico e cieco» – l'introduzione di meccanismi assicurativi privati,

gli interroganti chiedono di sapere:

1) se non fossero già chiari, all'atto della presentazione della «finanziaria 1988», gli effetti perversi di questi meccanismi, visto che nella stessa legge, sotto la voce «intervento per pubbliche calamità», si può leggere che l'ammontare degli oneri finanziari per l'anno 1988, «in relazione alle autorizzazioni di spesa recate da leggi pluriennali», è di 6.189 miliardi e 300 milioni di lire;

2) se il decreto del Presidente del Consiglio contenente l'elenco dei comuni sia stato emanato «sentito il Consiglio dei Ministri», su proposta del Ministro per il coordinamento della protezione civile;

3) se si intenda prendere almeno precisi impegni – visto che quelli finanziari sono stati tutti disattesi – per quanto concerne l'approvazione delle leggi per la difesa del suolo e per la protezione civile;

4) se non si ritenga giunto il momento di presentare un disegno di legge che regolamenti la concessione di provvidenze in caso di calamità naturali e che valga in modo uniforme per tutto il territorio nazionale, superando così l'attuale situazione di caos legislativo e di sperpero finanziario.

(4-00736)

CALVI. – *Al Ministro degli affari esteri.* – Premesso:

che da un rapporto pubblicato nel dicembre 1984 dal movimento Amnesty International risulta che in Albania sussiste una grave violazione dei diritti dell'uomo;

che detta violazione consiste principalmente nella detenzione per motivi di opinione, nell'applicazione della tortura e nel ricorso a maltrattamenti (particolarmente durante la fase istruttoria), nell'applicazione della pena di morte, nelle limitazioni legislative all'esercizio dei diritti dell'uomo e riguarda le garanzie procedurali riconosciute dalla normativa internazionale,

l'interrogante chiede di conoscere con urgenza:

se le informazioni contenute nel rapporto Albania, di cui alla premessa, corrispondano alle informazioni in possesso del suo Ministero;

in caso affermativo, quali passi diplomatici si intenda seguire per ottenere una presa di posizione da parte delle autorità albanesi.

(4-00737)

POLLICE. – *Al Ministro di grazia e giustizia* – Per sapere se non intenda intervenire, con opportune e appropriate iniziative, al fine di chiarire la posizione del giudice Serrao, della VI sezione della pretura penale di Roma, in merito all'esposto presentato contro il presidente dell'ordine dei medici di Roma, dottor Meledandri, il quale avrebbe eluso la legge non convocando l'assemblea degli iscritti per decidere sulla validità della delibera del consiglio dell'ordine, che prevede un aumento del 60 per cento della tassa annuale.

A tale proposito l'interrogante fa presente che il suddetto dottor Serrao ha già provveduto ad archiviare un primo esposto al riguardo.

(4-00738)

SANTALCO. – *Al Ministro di grazia e giustizia*. – Nella procedura di arruolamento nel corpo degli agenti di custodia la commissione competente ad accertare l'idoneità fisica degli aspiranti continua a respingere i giovani che non siano in possesso dell'acutezza visiva di dieci decimi in ciascun occhio.

Tanto accade nonostante le norme vigenti (elenco approvato con decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1985, n. 1008) consentano di riconoscere l'idoneità per difetti di *visus* fino a 3 decimi, con possibilità di correzione con lenti, come, peraltro, avviene per l'arruolamento nelle altre forze di polizia.

In conseguenza di ciò, molti giovani di elevata capacità intellettuale, di buona e a volte ottima cultura, oltre che di notevole prestanza fisica, vengono respinti per il semplice difetto di un solo decimo, a beneficio di altri non in possesso di analoghe qualità.

Alla luce di tali considerazioni, si chiede di sapere se non appaia urgente un intervento dell'Amministrazione volto al rispetto delle norme del decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1985, n. 1008.

(4-00739)

SANTALCO. – *Al Ministro di grazia e giustizia*. – Premesso:

che, in occasione del rinnovo, mediante votazione nazionale, del Comitato generale di rappresentanza (COGER) del corpo degli agenti di custodia, sono stati annullati ben 3.500 voti, regolarmente espressi da agenti di custodia in servizio in oltre 40 istituti penitenziari;

che tali voti sono stati annullati, sembrerebbe, per trascuratezza da parte delle direzioni degli istituti nell'applicazione delle norme elettorali (le schede, infatti, o sono risultate prive della firma di uno scrutatore o di un timbro tondo o compilate a matita, anzichè a penna, o scrutinate a livello locale, anzichè dal seggio centrale di Roma);

che 3.500 voti rappresentano circa un settimo dei votanti e che l'annullamento rappresenta una ingiustizia palese ancora più grave perchè nessun provvedimento è stato sinora adottato dall'amministrazione nei confronti dei responsabili;

che, di conseguenza, il nuovo comitato rimarrà in carica per tre anni in una composizione non integralmente voluta dagli appartenenti al corpo, un settimo dei quali, non per propria colpa o per proprio errore, non è stato posto in condizioni di esprimere validamente le proprie scelte in ordine alla rappresentanza sindacale degli interessi della categoria,

tanto premesso, si chiede di conoscere quali misure saranno prese per eliminare l'ingiustizia che si è venuta a determinare che certamente non depone positivamente per la credibilità delle istituzioni.

(4-00740)

SANTALCO. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che gli agenti di custodia ausiliari, al termine del servizio di leva nel corpo degli agenti di custodia, vale a dire dopo 12 mesi dall'arruolamento, possono transitare, a domanda, nei ruoli effettivi del corpo, ai sensi della legge 7 giugno 1975, n. 198, a condizione che durante il periodo di leva abbiano prestato lodevole servizio;

che la disposizione legislativa non è osservata dall'amministrazione; infatti, oltre al lodevole servizio, si pretende un ulteriore accertamento dell'idoneità fisica dell'agente ausiliario (desideroso di continuare a prestare servizio effettivo nel corpo) a distanza di appena 12 mesi dall'accertamento antecedente;

che, in applicazione di tale prassi, mantenuta nonostante la sentenza contraria del TAR del Lazio n. 1319 del 1980, vengono disinvoltamente licenziati molti giovani agenti i quali hanno prestato per un anno un utilissimo servizio e si tratta di giovani che, nella maggioranza, sono provvisti di un buon titolo di studio, hanno acquisito una discreta esperienza istituzionale e offerto adeguate garanzie di affidamento;

che, sotto un profilo oggettivo, il dispendio temporale e la negativa incidenza sulla operatività del corpo sono di intuitiva evidenza; il licenziamento degli agenti è causa, infatti, di vuoti di organico che, per essere colmati, necessitano, ovviamente, di personale in pari numero che può essere immesso in servizio soltanto al termine di corsi di formazione la cui durata è di 3 mesi (ausiliari) e 6 mesi (effettivi);

che ciò significa, concretamente, che per tre mesi o per sei mesi l'amministrazione, spontaneamente, crea vacanze organiche;

che le motivazioni del licenziamento sono poi sistematicamente espresse secondo parametri standardizzati e cioè:

a) difetto di *visus* (un decimo in un solo occhio è sufficiente);

b) disturbi funzionali cardiaci;

che tutto ciò deve aver luogo a distanza di 12 mesi dall'accertamento dell'idoneità fisica iniziale, per cui giovani di vent'anni in un anno di servizio divengono miopi o cardiopatici,

tanto premesso, si chiede di sapere se l'amministrazione penitenziaria non intenda rivedere il proprio atteggiamento in materia eliminando la prassi sinora seguita.

(4-00741)

MACIS, PINNA, CONSOLI. - *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei trasporti.* - Premesso:

che la società mineraria dell'ENI ha avviato la definitiva chiusura della unità di Buggerru (Cagliari);

che analoghe iniziative sono state intraprese negli altri comuni minerari della Sardegna;

che intere comunità, che hanno convissuto con l'attività estrattiva per molti decenni, sono abbandonate a se stesse, dopo essere state depauperate delle risorse del sottosuolo;

che il Governo e l'ENI hanno totalmente disatteso gli indirizzi dati anche dal Parlamento in ordine alla impostazione di un programma finalizzato alla migliore gestione delle risorse minerarie esistenti e alla impostazione e realizzazione di un piano di interventi per compensare la contrazione dell'attività mineraria con nuove iniziative imprenditoriali nel settore industriale e dei servizi;

che in questo quadro il recente impegno assunto dalla società Sim di presentare entro il 15 dicembre un programma triennale non appare rassicurante,

gli interroganti chiedono di sapere:

a) quali interventi si intenda effettuare presso l'ENI perchè vengano ritirati programmi unilaterali di disimpegno dell'attività estrattiva;

b) quali iniziative si intenda intraprendere perchè, d'intesa fra tutti i soggetti interessati, venga definito ed attuato un piano finalizzato a delineare una nuova prospettiva di sviluppo economico e sociale per le comunità coinvolte nella contrazione o nella cessazione dell'attività estrattiva.

(4-00742)

RASTRELLI, FLORINO, PONTONE. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che, nell'ambito del mandato parlamentare, gli interroganti ritengono doveroso portare a conoscenza del Governo e, per esso, del Ministro competente atti, fatti o provvedimenti, ancorchè assunti da autonomi livelli istituzionali, che abbiano comunque incidenza sull'assetto costituzionale e che si pongano in obiettivo contrasto con l'ordinamento dello Stato;

che il comune di Napoli, con deliberazione n. 1, assunta in data 19 novembre 1987 con i poteri del consiglio, ha deciso di demandare ad una commissione di cinque docenti universitari, tutti professori ordinari dell'università di Napoli, l'incarico di esaminare 12.364 deliberazioni adottate dalle precedenti amministrazioni e, per esse, dalle giunte municipali assumendo, come di consueto, i poteri del consiglio;

che la cennata deliberazione, con la quale si sottrae al potere-dovere del consiglio comunale un compito di istituto non delegabile per norma costituzionale, oltre che per legge ordinaria (legge comunale e provinciale), risulta anche dichiarata immediatamente eseguibile per l'urgenza, con l'ulteriore aggravante del rinvio capzioso a futuri provvedimenti per quanto riguarda gli oneri derivanti dall'atto,

gli interroganti chiedono di sapere se non sia il caso di proporre, in relazione all'atto in questione, l'intervento del prefetto di Napoli per l'annullamento di ufficio della deliberazione in appello, tenuto conto che nella più generale accezione dell'ordine pubblico, riservata al Ministro dell'interno, rientra la tutela obbligatoria dell'ordine giuridico-costituzionale, apertamente e provocatoriamente violato dalla giunta municipale di Napoli con l'atto denunciato, che - oltre al merito intrinseco - si pone, a giudizio degli interroganti, come *vulnus* eversivo dell'ordine giuridico-costituzionale.

(4-00743)

SPECCHIA, VISIBELLI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che con il finanziamento del programma integrativo erano stati previsti gli stanziamenti necessari per il completamento del raddoppio della linea ferroviaria Bari-Lecce e per il raddoppio della tratta San Severo-Termoli;

che nei programmi delle Ferrovie dello Stato erano previsti, per la regione Puglia, lavori per l'elettrificazione della linea Bari-Lecce;

che, invece, i lavori per la zona di San Severo non sono ancora iniziati, mentre per la tratta Bari-Lecce gli interventi procedono con eccessiva lentezza;

che, nei giorni scorsi, il presidente della giunta regionale pugliese con un documento ha chiesto al presidente delle Ferrovie dello Stato di conoscere il quadro esatto dei lavori in corso e dei programmi futuri lungo la linea ferroviaria adriatica, per la parte relativa al territorio pugliese,

gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative si intenda assumere per la realizzazione in tempi brevi di interventi importanti per l'economia della regione Puglia.

(4-00744)

SALVATO, TEDESCO TATÒ, CHIAROMONTE. - *Al Ministro di grazia e giustizia.* - Premesso:

che il quindicenne Gennaro Padovani, recluso nella sezione «riformatorio» del carcere di Nisida, è deceduto improvvisamente per epatite fulminante;

che questa notizia ha profondamente sconvolto l'opinione pubblica;

che in questo carcere la situazione igienico-sanitaria è estremamente carente;

che non sembrano essere in atto misure preventive riguardanti in particolare detenuti sieropositivi;

che il Padovani era ristretto in una cella insieme ad un ragazzo detenuto,

gli interroganti chiedono di sapere se si intende aprire un'indagine sulla situazione igienico-sanitaria del carcere di Nisida e su eventuali responsabilità per la morte del Padovani.

(4-00745)

PETRARA, LOPS, NEBBIA, TORNATI, VOLPONI, CARDINALE. - *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* - Per sapere:

a) se è a conoscenza dello stato di abbandono e di degrado in cui versano sia il Pulo di Molfetta, monumento di raro interesse archeologico e

di fondamentale importanza per gli studi della preistoria pugliese, soprattutto in seguito ai gravi danni causati dal sisma del 1980, che il pianoro circostante: due stazioni preistoriche di primaria importanza archeologica e potenziali aree destinabili a parco naturale per le loro caratteristiche ambientali;

b) se non ritiene di dover accogliere le sollecitazioni rivolte da associazioni culturali ed ambientaliste nonché da numerosi studiosi con iniziative ed interventi finalizzati alla salvaguardia del bene monumentale ed alla fruizione dello stesso da parte soprattutto delle nuove generazioni.

(4-00746)

PECCHIOLI, TEDESCO TATÒ, VETERE, NOCCHI, LAMA. - *Ai Ministri dell'interno e del turismo e dello spettacolo.* - Visti i gravissimi fatti di violenza e di teppismo che si verificano in misura crescente in occasione di manifestazioni calcistiche;

considerate le forme sempre più preoccupanti che tali fatti assumono, con danno per la incolumità dei cittadini, per i beni pubblici e privati e per la stessa attività agonistica;

constatato il nesso tra molti di tali atti teppistici e le connotazioni neofasciste di alcune tra le associazioni che ne organizzano i responsabili,

si chiede al Governo di sapere:

quali iniziative intenda assumere per prevenire il teppismo dentro e fuori gli stadi;

in particolare, quali passi intenda compiere nei confronti della Federcalcio e della Lega professionisti affinché queste assumano iniziative di controllo nei confronti dei *clubs* calcistici cui fa capo la responsabilità primaria rispetto alle forme di teppismo organizzato.

(4-00747)

### **Interrogazioni, da svolgere in Commissione**

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso la Commissione permanente:

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

3-00181, dei senatori Consoli ed altri, sull'eventuale aumento del prezzo della benzina.

3-00182, dei senatori Andreini ed altri, sulla situazione della società BIACOR.