SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

GIUNTE E COMMISSIONI

parlamentari

259° RESOCONTO

SEDUTE DI VENERDÌ 27 GENNAIO 1989

TIPOGRAFIA DEL SENATO (2850)

INDICE

Commissioni permanenti

8ª - Lavori pubblici, comunicazioni ..... *Pag.* 3

Sottocommissioni permanenti

5ª - Bilancio - Pareri ..... *Pag.* 9

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

VENERDÌ 27 GENNAIO 1989

89ª Seduta

Presidenza del Presidente
BERNARDI

indi del Vice Presidente
MARIOTTI

Interviene il sottosegretario di Stato per i trasporti Ghinami.

La seduta inizia alle ore 13.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il presidente Bernardi comunica che la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi questa mattina, ha approvato all'unanimità il calendario dei lavori dell'Assemblea per la settimana dal 6 febbraio in poi apportando altresì delle variazioni al programma già previsto per la settimana in corso. Conseguentemente alle decisioni della Conferenza è stato assegnato in sede deliberante all'8ª Commissione il testo del disegno di legge n. 1452, già approvato dalla Camera ed esaminato dalla Commissione in sede referente. La Commissione è stata quindi autorizzata a convocarsi immediatamente.

Il presidente Bernardi propone pertanto che si avvii subito la discussione del disegno di legge n. 1452.

Il senatore Visconti dichiara che l'avvio immediato della discussione del disegno di legge n. 1452 in sede deliberante non consente ai membri della Commissione di svolgere un esame serio del provvedimento, dato che i tempi a disposizione non sono sufficienti neanche per la predisposizione degli emendamenti che il Gruppo comunista intende presentare. Chiede pertanto che l'inizio della seduta venga rinviato al pomeriggio di oggi.

Sul punto si apre un dibattito nel quale intervengono ripetutamente i senatori Visconti, Mariotti, Lotti, Patriarca e Rezzonico.

Il Presidente sospende quindi la seduta.

(*La seduta, sospesa alle ore 13,10, è ripresa alle ore 15.10*).

PER LA SCOMPARSA DEL SENATORE BIAGIONI

Il presidente Bernardi comunica alla Commissione che è pervenuta la notizia della improvvisa scomparsa del senatore Biagioni. Ricordato l'impegno ed il contributo che egli ha recato ai lavori della Commissione, esprime il proprio cordoglio per la Sua scomparsa e si riserva di manifestare ai familiari la solidarietà della Commissione.

La Commissione si associa alle parole del Presidente.

IN SEDE DELIBERANTE

Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime (1452), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

Dopo che il relatore, senatore Rezzonico, si è richiamato alla relazione svolta nel corso dell'esame del provvedimento in sede referente, si apre la discussione generale.

Interviene il senatore Libertini il quale premette di non condividere l'impostazione generale del disegno di legge che, soprattutto attraverso alcune disposizioni a suo avviso erronee anche da un punto di vista tecnico, stravolge le linee di una seria politica dei trasporti.

Ricordato quindi il dissenso espresso dai soggetti intervenuti nelle audizioni informali, (svoltesi in sede di Ufficio di presidenza), sul disegno di legge, compresa l'ANFIA, il senatore Libertini rileva che da alcuni anni si era fatta strada in tutte le forze politiche una logica riformatrice tendente ad eliminare le gravi anomalie del trasporto urbano quali il dominio della motorizzazione privata sul trasporto pubblico, le situazioni di emergenza determinatesi conseguentemente nei grandi centri urbani e la sperequazione tra costi e ricavi delle aziende di trasporto che ha determinato la formazione di *deficit* sempre più pesanti con un contestuale aumento degli oneri a carico dello Stato. La concordanza delle forze politiche sull'esigenza di riformare il sistema del trasporto urbano ha consentito l'approvazione della legge n. 151 del 1981 che, sebbene non del tutto soddisfacente, era ispirata ad un principio di razionalizzazione del sistema dei trasporti; con il superamento delle diseconomie interne ed esterne che impedivano alle aziende di trasporto di incrementare la propria produttività. In realtà nella fase di attuazione, egli continua, i principi ispiratori della riforma sono stati mortificati dalle numerose inadempienze del Governo (che da una parte si è rifiutato di ripianare i disavanzi denunciati dalle aziende e dall'altra fu ridotto sia il fondo investimenti che i finanziamenti destinati ai progetti mirati per le grandi aree urbane) e delle Regioni che, tranne poche eccezioni, non hanno adempiuto all'obbligo di elaborare i piani reginali e i bacini di traffico.

Il senatore Libertini ritiene quindi incomprensibile che, dopo il riconscimento in varie sedi, anche da parte del Governo, della necessità di correggere i meccanismi della legge n. 151 al fine di potenziare il trasporto pubblico, il Governo decida di adottare nell'ambito di un provvedimento collegato alla manovra finanziaria una serie di interventi che vanno in una direzione esattamente contraria.

Egli sottolinea l'incongruenza della mancanza di un fondo programmato per il ripiano dei disavanzi e la scelta contestuale di aumentare le tariffe mantenendo il sistema in uno stato di inefficienza, manovra che a suo avviso produrrà solo una notevole diminuzione del numero di utenti del servizio pubblico. Rileva altresì che con tali presupposti la previsione di raggiungere l'equilibrio di bilancio delle aziende di trasporto nell'arco di un decennio testimonia l'intendimento del Governo di privare il servizio di trasporto del carattere di socialità che gli è proprio, in quanto il perseguimento di un obiettivo di risanamento non può realisticamente reggere su un taglio brutale dei finanziamenti.

Dopo che il presidente Bernardi ha ricordato che il rapporto costi-tariffe non è mai migliorato nel passato a seguito degli interventi di ripiano dei *deficit* da parte dello Stato, il senatore Libertini fa presente che, in mancanza di meccanismi che incentivino seriamente le aziende a risanare i propri bilanci, lo Stato sarà costretto nuovamente a ripianare i disavanzi in misura ancora più massiccia di quanto è avvenuto nel passato.

Si dichiara inoltre convinto che la modifica di alcune disposizioni del provvedimento non comporterebbe problemi di rilievo sul piano finanziario mentre potrebbe renderlo meno traumatico per le parti sociali. A tale riguardo dichiara altresì che il comportamento del ministro Amato non giova alla stabilità del Governo e tanto meno alla sua credibilità nei confronti del Paese.

Per quanto concerne il comparto ferroviario, il senatore Libertini, stigmatizzato il comportamento del commissario Schimberni che, pur essendo stato invitato, non ha partecipato alle audizioni svolte dall'Ufficio di presidenza della Commissione, afferma di non ritenere veritiere le informazioni diffuse dalla stampa sull'entità del disavanzo dell'ente Ferrovie dello Stato, nel quale vengono erroneamente ricomprese voci di costo relative alle compensazioni per obblighi di servizio e agli investimenti. Segnalato inoltre che il rinvio di una decisione seria sulle sorti dell'ente non sarà più possibile allorchè verranno emanate le nuove disposizioni comunitarie in materia di bilancio che prevedono l'obbligo di istituire tariffe tecnico-economiche tali da pareggiare i costi, egli ricorda altresì che il disciolto vertice dell'ente è riuscito a ridurre notevolmente il vero e proprio *deficit* di bilancio. Sottolinea quindi la necessità di incrementare la rete ferroviaria italiana per adeguarla a quella degli altri paesi europei (dove già attualmente è notevolmente più estesa), orientati verso un massiccio potenziamento del sistema ferroviario. Critica inoltre la decisione dell'attuale commissario di bloccare molti interventi deliberati dal disciolto consiglio di amministrazione, decisione che sta penalizzando l'attività dell'Ente.

Ricordato quindi che nel passato sono stati destinati consistenti finanziamenti all'incremento della rete autostradale e che ciò ha comportato uno squilibrio tra le varie modalità di trasporto con risvolti negativi anche sul piano della sicurezza, il senatore Libertini ribadisce che è improcrastinabile un'inversione di tendenza della politica ferroviaria, posto che da un'eventuale decisione di ridimensionare ulteriormente tale settore deriverebbero conseguenze molto drammatiche per il futuro del Paese. Per tale ragione, egli ritiene inaccettabile l'impostazione del disegno di legge, che riprende nella sostanza l'impostazione del piano di risanamento approvato dal disciolto consiglio di amministrazione dell'ente che era stato comunque

elaborato nella convinzione di poter dar luogo ad un consistente prepensionamento del personale inidoneo.

Dopo che in un'interruzione il senatore Patriarca ha rilevato l'opportunità di un risanamento del settore, il senatore Libertini sottolinea che occorre comunque definire preliminarmente criteri nuovi e che le scelte operate dal Governo, non consentendo neanche la manutenzione della rete ferroviaria, daranno luogo ad un vero e proprio degrado delle ferrovie.

Soffermandosi quindi sul settore del trasporto aereo, il senatore Libertini fa presente che anche nei confronti dell'ANAV il disegno di legge prevede una manovra contraddittoria, da una parte consentendo all'Azienda di finanziarsi autonomamente, dall'altra operando di fatto un taglio della sovvenzione proporzionalmente più elevato.

Nel ricordare che la crisi del settore aereo dipende in misura rilevante dalla frammentazione della gestione dello spazio aereo, attualmente affidata, a differenza che in altri paesi, sia ai civili che ai militari, il senatore Libertini sottolinea che l'inadeguatezza dell'ANAV ed in generale le arretrate condizioni tecnologiche del trasporto aereo italiano avrebbero richiesto un impegno del Governo di tenore ben diverso da quello assunto che, a suo avviso, risponde a manovre politiche che ignorano i problemi reali e impediscono ai parlamentari di agire in piena autonomia.

Per quanto riguarda le disposizioni relative al comparto marittimo, obiettivamente migliorate presso la Camera dei deputati, che ha corretto l'impostazione del testo del Governo, volto a colpire l'armamento pubblico a vantaggio di quello privato, il senatore Libertini dichiara la proposta di sopprimere l'obbligatorietà del servizio di portabagagli (che in realtà comprende molteplici e indispensabili servizi di assistenza allo sbarco e all'imbarco) fa parte di una complessa strategia volta a colpire le compagnie portuali. Nel rilevare che è altresì inaccettabile la previsione di un incremento tariffario nel quale rimane incluso il costo del servizio di portabagagli (il cui provento verrà devoluto alla Tirrenia pur in mancanza dell'espletamento del servizio), il senatore Libertini sottolinea che le misure tariffarie proposte rischieranno di sconvolgere i collegamenti fra la regione Sardegna e il continente. Il provvedimento testimonia quindi a suo avviso la volontà del ministro Prandini di sostituire ad un servizio pubblico il monopolio dei privati, senza tendere a migliorare il sistema portuale e le sue interconnessioni con le altre modalità. Pur riconoscendo che l'organizzazione del lavoro portuale è suscettibile di miglioramenti ai quali il Gruppo comunista non esclude possano partecipare i privati (impostazione sulla quale concordano il senatore Patriarca e lo stesso Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio che ha rivolto al ministro Prandini un appello alla moderazione) il senatore Libertini fa presente che tali decisioni vengono assunte dal Governo mentre sono in corso trattative con le forze sindacali che dovrebbero riguardare gli stessi aspetti disciplinati nel disegno di legge.

A tale riguardo il presidente Bernardi fa presente che le forze sindacali non possono pretendere di ottenere in sedi diverse il medesimo risultato esautorando peraltro in anticipo un organismo, il CIPET, che il Parlamento non ha ancora istituito.

Il senatore Libertini ricorda che i sindacati hanno espresso notevole preoccupazione per le spinte corporative manifestatesi all'interno delle forze

di lavoro ed è per questa ragione che hanno proposto di esaminare in sede di trattativa sindacale la politica dei trasporti nel suo complesso.

Egli dichiara infine inaccettabile il tentativo delle forze di maggioranza di impedire all'opposizione di compiere il proprio dovere contestando le manovre decise dal Governo.

Prende successivamente la parola il senatore Pinna il quale, espresso preliminarmente dissenso per il provvedimento in esame, sottolinea i drammatici effetti che l'incremento delle tariffe potrebbe produrre soprattutto per i residenti delle isole che non hanno usufruito di una sostanziale differenziazione, attestandosi l'incremento medio delle relative tariffe intorno al 15 per cento e di fatto intorno al 30 per cento nell'alta stagione. Tali disposizioni, egli continua, non contribuiranno peraltro al risanamento della Tirrenia in quanto le più elevate tariffe indurranno i privati a svolgere i servizi più redditizi aggravando quindi la crisi dell'armamento pubblico e rendendo probabilmente necessario un ridimensionamento della flotta che, nonostante i massicci stanziamenti destinati negli ultimi anni al suo rinnovamento. Ricordato che tale eventualità è stata prospettata anche nella relazione tecnica sul provvedimento, il senatore Pinna sottolinea che le misure proposte dal Governo costituiscono una lesione del diritto alla mobilità dei cittadini dopo che lo stesso Governo si è impegnato a garantire la continuità territoriale, sacrificando il principio di socialità del servizio di trasporto e penalizzano i cittadini che devono recarsi nelle isole. Rilevato altresì che il provvedimento sembra ignorare l'insufficienza dei servizi rispetto alla domanda di trasporto ed è ispirato ad una logica di privatizzazione più che di risanamento, il senatore Pinna stigmatizza i ritardi con i quali annualmente il ministro Prandini autorizza la società Tirrenia ad accettare le prenotazioni, probabilmente dopo che i privati hanno esaurito la propria capacità di trasporto. Ricordato quindi che tale atteggiamento non può che alimentare nelle isole la tendenza a fare a meno del servizio fornito dallo Stato, il senatore Pinna dichiara inaccettabile la percentuale di incremento tariffario proposta dopo che in soli due anni la sovvenzione al trasporto marittimo è stata drasticamente ridotta ed il gettito tariffario è giunto praticamente a coprire più della metà dei costi a differenza di quanto avviene negli altri comparti del settore dei trasporti.

Dopo aver affermato che il provvedimento manifesta un'assoluta insensibilità verso i problemi della Sardegna e l'esigenza di intensificare i rapporti tra le diverse parti del Paese, dichiara che la sua parte politica è favorevole ad un ruolo dei privati nell'ambito di un sistema dei trasporti tra il continente e le isole, in quanto rappresenta un'opportunità in più soprattutto per i residenti nelle stesse isole. I privati tuttavia, egli prosegue, qualora vogliano accedere a sovvenzioni pubbliche, debbono assoggettarsi a precisi obblighi e responsabilità e devono integrare il servizio pubblico quale asse portante del sistema dei trasporti.

Il senatore Pinna, rilevato inoltre che la società Tirrenia ha compiuto negli ultimi anni passi significativi sul piano dell'efficienza, fa presente che occorre uno sforzo ulteriore per una qualificazione del servizio; al riguardo dichiara che il disegno di legge non supporta lo sforzo di risanamento intrapreso dalla società, manifestando invece una tendenza all'affossamento del servizio pubblico.

Con riferimento poi al sistema tariffario afferma quindi che esso affonda le sue radici in un passato assai remoto e che al criterio originario della

graduazione secondo la distanza misurata in miglia marine si sono sovrapposti nel tempo, in modo disorganico, altri criteri fino a creare un sistema totalmente irrazionale che, ad avviso della sua parte politica, deve essere completamente rielaborato sulla base di principi oggettivi.

Dopo aver altresì dichiarato di non essere riuscito a farsi recapitare dal Ministero il decreto con il quale sarebbero stati graduati gli aumenti tariffari per i residenti della Sardegna, illustra alcuni dati sulle conseguenze degli aumenti tariffari per i viaggiatori da e per la Sardegna, nonchè tra la Sardegna e le isole minori, aumenti che comportano notevolissimi incrementi nella spesa dei viaggiatori. Afferma inoltre che taluni incrementi tariffari disposti in osservanza del decreto-legge n. 547 del 1988 non rispettano il criterio di incentivare i residenti.

Dopo che il presidente Mariotti ha dichiarato conclusa la discussione generale, prende la parola il relatore Rezzonico il quale afferma di condividere molti degli aspetti di analisi dell'intervento del senatore Libertini, ma non le soluzioni proposte, ritenendo necessaria una razionalizzazione del sistema dei trasporti che elimini diseconomie e sprechi, obiettivo previsto dal disegno di legge. Con riferimento all'intervento del senatore Pinna, afferma che vi sono alcune storture nel sistema tariffario relativo ai trasporti marittimi per le isole; al riguardo, egli prosegue, si potrebbe con un ordine del giorno invitare il Governo a riesaminare tale sistema. Conclude dichiarando che la maggioranza intende giungere all'approvazione del disegno di legge senza modifiche.

Il sottosegretario Ghinami replica a sua volta, sottolineando come il disegno di legge non intende affrontare il tema di una più complessa riorganizzazione del sistema dei trasporti, bensì operare una razionalizzazione della spesa pubblica del settore, eliminando duplicazioni di interventi e dissipazione di risorse finanziarie senza minare l'operatività dei servizi pubblici.

Si passa alla discussione e alla votzione degli articoli e dei relativi emendamenti.

Non essendo ancora pervenuto il parere della 5ª Commissione sugli emendamenti presentati dai senatori comunisti il presidente Mariotti sospende la seduta.

(*La seduta, sospesa alle ore 18,15, è ripresa alle ore 19,15*).

Il Presidente propone di rinviare il seguito della discussione ad una seduta che sarà convocata nella giornata di giovedì della prossima settimana.

La Commissione conviene e il seguito della discussione è pertanto rinviato.

La seduta termina alle ore 19,20.

SOTTOCOMMISSIONE

BILANCIO (5ª)

Sottocommissione per i pareri

VENERDÌ 27 GENNAIO 1989

81ª Seduta

Presidenza del Presidente
ANDREATTA

indi del senatore
CORTESE

Interviene il sottosegretario di Stato per il tesoro Pavan.

La seduta inizia alle ore 13,35.

SUI LAVORI DELLA SOTTOCOMMISSIONE

Il presidente Andreatta avverte che l'8ª Commissione permanente ha preannunciato l'invio di emendamenti al disegno di legge n. 1452 (provvedimento collegato alla manovra di bilancio), in materia di trasporti e concessioni marittime; si tratta – ricorda il Presidente – di un disegno di legge trasferito alla sede deliberante, connesso per materia all'omologo decreto-legge n. 547 del 30 dicembre 1988.

In attesa che i predetti emendamenti pervengano, propone di sospendere la seduta per riprendere i lavori alle ore 16,30: la Sottocommissione concorda.

(*La seduta sospesa alle ore 13,40, è ripresa alle ore 17,15*).

Emendamenti relativi al disegno di legge: Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime (1452), approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 8ª Commissione)

Il presidente Cortese illustra gli emendamenti – tutti di iniziativa del Gruppo comunista – trasmessi dalla Commissione di merito, ricordando che essi in gran parte riproducono i testi già riferiti al disegno di legge n. 1492, di conversione del decreto-legge n. 547 del 1988, testi sui quali la Sottocommissione aveva già avuto modo di esprimersi nella seduta di ieri.

In via preliminare, il Presidente si sofferma sugli emendamenti sui quali la Sottocommissione si era già espressa in senso contrario per carenza di copertura finanziaria, ai sensi dell'articolo 40, comma 5, del Regolamento. Si tratta degli emendamenti 1.9 (soppressivo del comma 5 dell'articolo 1); 4.1 (sostitutivo degli importi di cui al comma 1 dell'articolo 4); 5.1 (sostitutivo degli importi di cui al comma 1 dell'articolo 5); 6.1 (sostitutivo del comma 1 dell'articolo 6); 6.4 (volto a spostare la decorrenza dei termini di cui al comma 2 dell'articolo 6); 6.10 (volto a sopprimere il comma 6 dell'articolo 6); 6.13 (volto a rendere graduale l'ambito di applicazione della disposizione); 6.16 (modificativo dell'ultimo periodo del comma 6); 6.18 (aggiuntivo di un nuovo periodo al termine del comma 6 dell'articolo 6, inteso a stabilire un tetto invalicabile per gli aumenti delle tariffe relative ai residenti delle isole); 6.19 (soppressivo del comma 7, sempre dell'articolo 6) e 6.26 (volto a rendere più graduale l'applicazione della disposizione sui prepensionamenti anticipati).

Il senatore Bollini contesta in radice molte delle valutazioni che hanno già condotto la Sottocommissione ad esprimere un parere contrario per difetto di copertura, rilevando che in realtà si tratterebbe di considerazioni più strettamente relative al merito e, quindi, estranee al campo di competenza materiale della Commissione bilancio, in ordine al quale è possibile innestare gli effetti specifici previsti dall'articolo 40, comma 5, del Regolamento.

Il presidente Cortese, pur sottolineando che da un ulteriore approfondimento delle disposizioni può eventualmente scaturire una riconsiderazione delle precedenti deliberazioni, ove motivata in modo convincente, dichiara che il lavoro della Sottocommissione non può non partire da un criterio di conformità alle deliberazioni già assunte su testi identici.

Sugli emendamenti in precedenza richiamati dal presidente Cortese, si svolge quindi un ampio dibattito nel quale intervengono ripetutamente lo stesso Presidente ed i senatori Guizzi, Ferrari-Aggradi e Bollini.

In particolare, il senatore Bollini contesta la valutazione della carenza di copertura con particolare riferimento agli emendamenti 6.1, 6.13, 6.16, e 6.26. Per quanto riguarda specificamente l'emendamento 6.26, sottolinea che si tratta di una norma volta a rendere più razionale il processo di prepensionamento dei lavoratori interessati, attraverso una più attenta e programmata considerazione delle esigenze del settore.

Il Presidente propone quindi di esprimere un parere contrario per carenza di copertura su tutti gli emendamenti prima indicati; per quanto riguarda in particolare l'emendamento 6.26, accogliendo un suggerimento del senatore Ferrari-Aggradi, propone di sottolineare all'attenzione della Commissione di merito la possibilità di valutare un termine più ampio per il processo di prepensionamento, nell'ambito tuttavia delle economie nette derivanti dall'articolo 6 e fermo restando un parere contrario sul testo attuale.

Il Presidente si sofferma poi sull'emendamento 1.5, sempre a firma dei senatori comunisti, con il quale si prevede la costituzione di una commisione tecnica per la definizione dei costi standardizzati dei diversi modi di trasporto; a suo avviso l'emendamento comporta oneri aggiuntivi, trattandosi di istituire un organismo nuovo. Il senatore Bollini dichiara invece che si tratta di un organo destinato ad operare con strutture ed organismi già esistenti nell'ambito del competente Ministero.

Il Presidente propone che si esprima un parere favorevole, condizionato alla verifica che l'istituenda commissione non comporti oneri aggiuntivi a carico del bilancio in quanto destinata ad utilizzare strutture e personale già esistenti.

Il Presidente fa poi osservare che l'emendamento 1.6 può avere parere favorevole a condizione che si approvi il successivo emendamento 1.7, aggiuntivo di un nuovo comma, dopo il 3, dell'articolo 1.

Il senatore Bollini conviene con tale proposta.

Sempre il Presidente propone l'emissione di un parere favorevole sull'emendamento 1.11 a condizione che la norma non implichi la costituzione di organismi nuovi; propone un parere parimenti favorevole sull'emendamento 2.2, a condizione che in ogni caso non vengano modificati gli stanziamenti di spesa stabiliti nelle disposizioni alle quali si fa riferimento; un parere favorevole sull'emendamento 6.3, a condizione che non venga compromesso l'effetto di risanamento complessivo atteso dall'operatività dell'articolo in questione. Sull'emendamento 6.11 si apre un breve dibattito al quale partecipano lo stesso Presidente ed i senatori Ferrari-Aggradi, Guizzi e Bollini. Al termine il Presidente propone l'emissione di un parere favorevole, a condizione che in ciascun anno del periodo di tempo previsto nella norma, si verifichi un aumento medio delle tariffe pari al 25 per cento; sempre il Presidente propone un parere favorevole sull'emendamento 6.25, a condizione che la norma non incida negativamente sul processo di ristrutturazione disciplinato nell'articolo; propone altresì un parere favorevole sull'emendamento 6.18-*bis* a condizione che la disposizione non crei le condizioni per una ristrutturazione tariffaria in contrasto con le esigenze di economia affrontate nell'articolo in questione.

Il senatore Bollini dissente dalle valutazioni espresse dal Presidente in quanto, a suo avviso, in tutti i casi prima indicati si tratta di disposizioni la cui valutazione non può che essere rimessa alla Commissione di merito.

Sull'emendamento 1.10 il Presidente ricorda le riserve già espresse nel precedente parere, reso in data di ieri, trattandosi di materia impropria rispetto ai fini specifici di un disegno di legge collegato alla manovra di bilancio; esprime riserve anche sugli emendamenti 6.7, 6.12 e 6.14 in quanto si tratta di disposizioni che potrebbero rendere meno incisivo l'intervento complessivo di correzione contenuto nel disegno di legge in esame.

Anche su questi emendamenti il Presidente richiama le conclusioni a cui la Sottocommissione è già pervenuta nel parere reso nella seduta di ieri.

Il senatore Bollini ribadisce il suo dissenso rispetto all'impostazione delineata dal Presidente.

Per quanto riguarda poi l'emendamento 6.17, il Presidente osserva che si tratta di una norma di difficilissima valutazione in quanto non appare possibile considerare in modo tecnicamente appropriato il confronto con le analoghe tariffe ferroviarie.

Il senatore Bollini ritiene invece possibile tale confronto.

Sull'emendamento 6.17 il Presidente propone di rappresentare alla Commissione di merito le difficoltà di valutazione del testo, difficoltà del resto già espresse nel più volte richiamato parere reso nella seduta di ieri.

Infine, su tutti gli altri emendamenti, ad avviso del Presidente, la Sottocommissione sulla base anche delle deliberazioni già assunte, potrebbe orientarsi in senso favorevole.

Seguono ulteriori interventi dei senatori Ferrari-Aggradi, Guizzi e Bollini; in particolare, quest'ultimo ribadisce tutte le riserve di metodo già in precedenza dichiarate in ordine alle modalità con le quali la Sottocommissione svolge i propri lavori, investendo profili di carattere non finanziario sui quali non sarebbe in condizione di esprimersi in modo attendibile.

Il presidente Cortese osserva, invece, che la valutazione della Sottocommissione si è riferita a profili, anche di carattere organizzativo, che comunque presentano un diretto riflesso sul contenuto di correzione dei *trend* indesiderati della spesa pubblica nel settore dei trasporti, e quindi tali da incidere sulle decisioni finanziarie già scontate nei documenti di bilancio per il 1989.

Infine, a maggioranza, la Sottocommissione dà mandato al senatore Cortese di trasmettere sui diversi emendamenti un parere formulato nei termini da lui proposti, tenendo conto degli elementi emersi dal dibattito.

La seduta termina alle ore 19,05.

Licenziato per la stampa dal Servizio delle Commissioni parlamentari alle ore 22,15