

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

# RESOCONTO STENOGRAFICO

216.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 29 NOVEMBRE 1988

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MICHELE ZOLLA

INDI

DEI VICEPRESIDENTI GERARDO BIANCO E ALFREDO BIONDI

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Missioni</b> . . . . .	24128	<b>PRESIDENTE</b> . . . . .	24088, 24092, 24096, 24097, 24101, 24102, 24108, 24113, 24117, 24118, 24121, 24124, 24128
<b>Disegni di legge:</b>		<b>BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN)</b> . . . . .	24124
(Annunzio) . . . . .	24087, 24126	<b>CICCARDINI BARTOLO (DC)</b> . . . . .	24118
<b>Disegni di legge di conversione:</b>		<b>DONATI ANNA (Verde)</b> . . . . .	24097, 24102
(Annunzio) . . . . .	24128	<b>GHINAMI ALESSANDRO, Sottosegretario di</b>	
(Assegnazione a Commissione in se-		<i>Stato per i trasporti</i> . . . . .	24096
de referente ai sensi dell'articolo		<b>GRIPPO UGO (DC)</b> . . . . .	24108
96-bis del regolamento) . . . . .	24128	<b>PIREDDA MATTEO (DC)</b> . . . . .	24113, 24117
(Cancellazione dall'ordine del giorno		<b>RONZANI GIANNI WILMER (PCI)</b> . . . . .	24102
per decadenza del relativo decreto-		<b>SANGUINETI MAURO (PSI), Relatore per il</b>	
legge) . . . . .	24087	<i>capo II</i> . . . . .	24092
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>		<b>SANTONASTASO GIUSEPPE (DC), Relatore</b>	
Norme in materia di trasporti e di con-		<i>per il capo I</i> . . . . .	24088
cessioni marittime (3200).		<b>VESCE EMILIO (FE)</b> . . . . .	24121

## X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

PAG	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione):</b>	
Disposizioni sull'autonomia impositiva degli enti locali (3201).	
PRESIDENTE . . . . .	
24129, 24134, 24135, 24139, 24141, 24147, 24150, 24151, 24154, 24158, 24159, 24162, 24164, 24165	
CIAFFI ADRIANO (DC) . . . . .	24151
GALLI GIANCARLO (DC) . . . . .	24139
GRILLO SALVATORE (PRI) . . . . .	24162
PATRIA RENZO (DC) . . . . .	24164
POLIDORI ENZO (PCI) . . . . .	24158
ROMITA PIER LUIGI (PSDI), <i>Relatore</i> . . . . .	24129
RUBINACCI GIUSEPPE (MSI-DN) . . . . .	24135
SENALDI CARLO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> . . . . .	24134
SERRENTINO PIETRO (PLI) . . . . .	24159
SOLAROLI BRUNO (PCI) . . . . .	24141
	VALENSISE RAFFAELE (MSI-DN) . . . . . 24154
	VISCO VINCENZO ( <i>Sin. Ind.</i> ) . . . . . 24147, 24150
<b>Proposte di legge:</b>	
(Annunzio) . . . . .	24087
(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa) . . . . .	24107
<b>Interrogazioni ed interpellanza:</b>	
(Annunzio) . . . . .	24165
<b>Proposta d'inchiesta parlamentare:</b>	
(Annunzio) . . . . .	24087
<b>Ordine del giorno della seduta di domani</b> . . . . .	24166

**La seduta comincia alle 9,30.**

MICHL EBNER, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 25 novembre 1988.

(È approvato).

**Annunzio di proposte di legge.**

PRESIDENTE. In data 28 novembre 1988 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

BORGOGGIO ed altri: «Istituzione della 'lotteria della Cavalcata Aleramica'» (3404);

DEL MESE: «Nuove norme per la repressione dell'esercizio abusivo delle professioni di medico chirurgo e di odontoiatra» (3405).

Saranno stampate e distribuite.

**Annunzio di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. In data 28 novembre 1988 è stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

*dal Ministro della pubblica istruzione:*

«Modifica al quarto comma dell'articolo 5 della legge 30 marzo 1961, n. 304, recante

disposizioni per l'ulteriore decentramento dei servizi del Ministero della pubblica istruzione» (3406).

Sarà stampato e distribuito.

**Annunzio di una proposta d'inchiesta parlamentare.**

PRESIDENTE. In data 28 novembre 1988 è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta d'inchiesta parlamentare dai deputati:

RUTELLI ed altri: «Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle cause del disastro aereo di Ustica e le relative responsabilità, nonché sulle eventuali responsabilità politiche ed istituzionali connesse al mancato accertamento della verità dal 27 giugno 1980 ad oggi». (doc. XXII, n. 39).

Sarà stampata e distribuita.

**Cancellazione dall'ordine del giorno di disegni di legge di conversione per decadenza dei relativi decreti-legge.**

PRESIDENTE. Comunico che, essendo trascorsi i termini di cui all'articolo 77 della Costituzione per la conversione in legge dei decreti-legge 27 settembre 1988, n. 416 e 27 settembre 1988, n. 417, i relativi

disegni di legge di conversione sono stati cancellati dall'ordine del giorno:

S. 1333. — «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 settembre 1988, n. 416, recante disposizioni urgenti in materia di finanza regionale e locale» (*approvato dal Senato*) (3314);

S. 1334. — «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 settembre 1988, n. 417, recante disposizioni in materia di aliquote della imposta sul valore aggiunto, della imposta di fabbricazione su taluni prodotti petroliferi e dell'imposta di consumo sul gas metano usato come combustibile, nonché proroga del termine previsto dall'articolo 11 del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 novembre 1987, n. 470, in materia di agevolazioni tributarie» (*approvato dal Senato*) (3315).

#### **Discussione del disegno di legge: Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime (3200).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. Ricordo che nella seduta del 25 novembre scorso la IX Commissione (Trasporti) è stata autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore per il capo I, onorevole Santonastaso ha facoltà di svolgere la sua relazione.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Relatore per il capo I*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 3200 oggi al nostro esame esprime la sua funzione di accompagnamento della legge finanziaria per il 1989 in uno dei settori strategici dell'economia del paese qual è quello dei trasporti e dà significato reale alla manovra economica portata avanti dal Governo per affrontare, nelle condizioni più idonee, la scadenza del 1992.

Questo disegno di legge definisce, infatti, l'orientamento governativo in ordine alle modalità ed ai criteri di erogazione della spesa, nel composito sistema dei trasporti, e delinea altresì chiaramente due obiettivi politici e programmatici: la qualificazione e la realizzazione degli interventi contributivi nelle singole modalità e il maggiore coinvolgimento di tutti i livelli istituzionali locali a fianco dello Stato nella determinazione delle risorse finanziarie di cui necessita il sistema.

È fuori dubbio che le prospettive di risanamento complessivo del sistema economico sono collegate a quelle degli specifici comparti e che la problematica di ciascuno di questi va particolarmente esaminata ed approfondita, al fine di individuare e conseguentemente eliminare eventuali sprechi e diseconomie. Ciò in particolar modo nel sistema dei trasporti che negli ultimi mesi è stato, in tutte le sue modalità, a torto o a ragione, al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica, la quale ha pienamente condiviso la linea governativa circa l'opportunità della sua razionalizzazione, anche con consistenti e dolorosi tagli.

La trattazione del disegno di legge n. 3200 non è la sede più idonea ad affrontare la tematica generale, in quanto essa è stata ampiamente discussa durante l'esame della legge finanziaria. Questa è la sede più idonea, però, ad affrontare nel particolare le varie problematiche, anche se il tempo avuto a disposizione non è stato quello veramente necessario per un serio approfondimento.

Per coniugare la deficienza di tempo a disposizione con l'importanza di un esame approfondito, la Commissione ha lavorato con grande sacrificio. È stato portato a termine un testo che, nella sua articolazione, è sicuramente migliorativo rispetto alla primitiva stesura governativa, in quanto frutto sia del parere degli organismi istituzionali interessati sia del contributo di tutti i gruppi politici, nel giusto rispetto degli specifici ruoli.

Le tematiche affrontate dai primi tre articoli del disegno di legge sui quali sono stato chiamato a relazionare, sono specificamente quelle relative ai trasporti pub-

blici locali, al trasporto aereo ed alle Ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda il trasporto locale, affrontato dall'articolo 1, non si può non essere d'accordo sulle linee generali dell'impostazione governativa, miranti alla razionalizzazione dei contributi di cui alla legge n. 151: questi contributi dovranno essere erogati non più a piè di lista, come sostanzialmente avviene oggi, bensì secondo criteri che assicurino, in un tempo congruo ma definito, il riequilibrio economico dei bilanci, nonché il risanamento delle singole gestioni.

La Commissione ha ritenuto di individuare in un decennio il tempo di maturazione del processo di tale risistemazione ed ha particolarmente approfondito i criteri del secondo comma, cui far riferimento affinché la stessa risistemazione sia perseguita con successo. Il criterio *a)* è stato ridefinito nel senso che l'elargizione dei contributi avrebbe dovuto tener conto del fatto che la domanda e l'offerta delle singole linee venivano misurate contestualmente in termini di passeggeri, di chilometri e di posti autobus per chilometri. Il testo governativo prevedeva che tale elargizione fosse commisurata alla frequentazione delle linee, il che avrebbe favorito le aree urbane o a forte urbanizzazione a danno di quelle interne o periferiche, con il rischio di incentivare il trasferimento delle relative popolazioni alle aree costiere o sovrappopolate.

Sempre con riferimento al criterio *a)*, per ovviare alla disorganicità della rilevazione del numero di viaggiatori trasportati da parte delle regioni, si è individuato nel Ministero dei trasporti l'autorità preposta a definire con proprio decreto le procedure e le modalità di rilevazione.

Il criterio *b)* subordina la sovvenzione alla eliminazione della concorrenza sovvenzionata. Esso è stato perfezionato nel senso di individuare nella regione l'autorità preposta alla scelta della modalità di trasporto e dell'azienda da sovvenzionare, sulla base dei bacini di traffico e del piano regionale dei trasporti. Solo alle linee interregionali viene preposto il Ministero dei trasporti, d'intesa con le regioni interessate.

Il criterio *c)* subordina l'elargizione dei contributi alla deliberazione dei bacini di traffico da parte delle regioni, entro nove mesi dall'entrata in vigore della legge. La definizione dei bacini deve essere fatta a seguito dell'elaborazione del piano regionale dei trasporti, sulla base della domanda e dell'offerta nella singola linea servita. Per le regioni inadempienti è demandato al Ministero dei trasporti il compito di provvedere, in sostituzione, entro il 1989, sia alla elaborazione del piano regionale trasporti sia alla definizione dei relativi bacini di traffico.

La filosofia del disegno di legge individua nella istituzione regionale l'autorità preposta all'osservanza dei criteri per l'elargizione dei contributi; ciò per ovvio rispetto del dettato costituzionale che individua nella regione l'istituzione primaria competente per il settore trasporti. Solo in casi di pervicace inadempienza (non a caso, dopo i tre anni già trascorsi, si prevedono altri nove mesi di tempo per la loro predisposizione), si prospettano i poteri sostitutivi del Ministero dei trasporti. Tutto questo per ovviare alla alternativa della preclusione delle sovvenzioni alle aziende, come previsto dal testo governativo che avrebbe finito col penalizzare l'utenza incolpevole, anziché la regione inadempiente. In tal caso si è considerata prioritaria la difesa dei diritti del cittadino rispetto a quelli dell'istituzione regionale, primari ma non assoluti.

Al terzo comma sono definiti i termini temporali assegnati al Ministero dei trasporti per la fissazione del rapporto minimo di copertura del costo standardizzato rispetto ai ricavi del traffico. Viene altresì definito il coefficiente minimo necessario per l'istituzione e il mantenimento delle linee di trasporto pubblico locale: il tutto, anche sulla base della elaborazione predisposta per il fondo nazionale trasporti, con la intesa degli assessorati regionali ai trasporti. Con lo stesso comma si danno alle regioni e ai comuni i limiti temporali per la definizione delle tariffe, rispettivamente minime ed effettive, dei servizi di trasporto locale nell'ambito dei propri territori e si pongono a carico dello Stato, delle regioni

e dei comuni le facilitazioni tariffarie, rispettivamente disposte o deliberate.

Il quarto comma dell'articolo 1 pone altresì a carico degli enti locali o dei loro consorzi la copertura di eventuali disavanzi della parte di spesa corrente dei rispettivi bilanci. Parimenti, restano integralmente a carico dell'impresa privata gli eventuali avanzi di gestione. La Commissione non ha ritenuto invece di affermare la responsabilità solidale degli amministratori locali per i maggiori disavanzi di parte corrente. La disciplina giuridica rispetto alla responsabilità solidale degli amministratori investe, in verità, una sfera di dimensione ben diversa da quella molto limitata e specifica del disegno di legge al nostro esame.

Il quinto comma dell'articolo 1 è stato completamente sostituito dalla Commissione con un testo diverso. Mentre si prevede per il solo 1989 la riduzione del fondo nazionale trasporti di 400 miliardi, si stabilisce che l'ammontare dello stesso, a partire dal 1990, venga determinato annualmente sulla base dei risultati acquisiti da ciascuna azienda o consorzio, in applicazione dei principi e dei criteri di cui ai commi primo e secondo dell'articolo 1. La Commissione, pur approvando la manovra di riequilibrio dei bilanci, ha considerato infatti non giustificata, e comunque troppo pesante, la riduzione annuale del 10 per cento per i prossimi 10 anni della somma stanziata per il 1988 per il fondo nazionale trasporti. Si tratta, in realtà, di una riduzione progressiva in aumento, senza alcun riferimento alla situazione reale. Si è ritenuto invece di limitare a 400 miliardi la riduzione per il 1989 (circa l'8,5 per cento) e di legare quelle per gli anni successivi alle realtà oggettivamente determinatesi in seguito all'osservanza dei criteri fissati dall'attuale disegno di legge. Con ciò si è fatta salva la filosofia della manovra governativa, legandola, però, agli effettivi risultati reali.

Il sesto comma è stato aggiunto dalla Commissione e mira a definire nel ministro dei trasporti, di concerto con il ministro della marina mercantile e con il ministro per i problemi delle aree urbane, ed in

loro sostituzione, dopo sei mesi, in caso di inerzia, nel Presidente del Consiglio l'autorità preposta a prendere l'iniziativa di un accordo di programma tra i comuni di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni e le Ferrovie dello Stato per l'utilizzo dei 100 miliardi stanziati con la legge finanziaria per il 1988 ai fini del potenziamento del servizio di traghettamento nello stretto di Messina.

Anche il settimo comma dell'articolo 1 è stato aggiunto dalla Commissione e tende, in linea con lo spirito del disegno di legge, ad avviare il processo di accorpamento globale dei trasporti ferroviari locali dell'area campana, eliminando gli inutili sprechi di un dannoso pluralismo ed acquisendo tutti i vantaggi di una gestione coordinata.

L'articolo 2 riguarda il comparto del trasporto aereo, ed in modo più specifico l'Azienda autonoma di assistenza al volo. Con esso si è voluto innanzi tutto far recuperare a quest'ultima la riduzione di 100 miliardi della specifica sovvenzione di esercizio, operata nel disegno di legge finanziaria per il 1989, con l'istituzione di due tasse: la tassa per i servizi di assistenza in rotta ai voli nazionali e la tassa di terminale per i voli nazionali ed internazionali. Tenuto presente quanto applicato per altri paesi europei, si è ritenuto per motivi di uniformità di ridurre del 50 per cento la tassa di terminale per i soli voli nazionali, per i quali la compagnia di bandiera presenta un bilancio deficitario. Con l'istituzione di tali tasse si otterrebbe, oltre al vantaggio del recupero di 100 miliardi, anche l'adeguamento della tassazione agli altri paesi europei, consentendo in tal modo alla nostra compagnia di bandiera di presentarsi non svantaggiata nei riguardi della concorrenza europea nella fase di avvicinamento alla scadenza del 1992.

Seguendo lo stesso indirizzo, la Commissione si è particolarmente soffermata, acquisendo il consenso del Governo, sull'esigenza di eliminare la penalizzazione cui attualmente, in termini di applicazione dell'IVA ad aliquota ordinaria, è sottoposto il nostro trasporto aereo, per adeguare la nostra situazione a quella degli

altri paesi della CEE dove il servizio aereo è esente da tassazione o risulta sottoposto ad aliquote di gran lunga inferiori.

A tale proposito preannunzierò che a nome della Commissione presenterò apposito ordine del giorno che impegni il Governo, a partire dal 1° gennaio 1989, a ridurre tale aliquota al 9 per cento.

Il comma 3, modificato rispetto al testo governativo, definisce la formula per il calcolo della tassa di terminale per i voli nazionali ed internazionali, nonché il coefficiente di peso dell'aeromobile; la modifica è stata rivolta ad ottenere un più corretto equilibrio tra i voli nazionali e regionali operanti con aeromobili di minor peso ed i voli nazionali ed intercontinentali.

Il comma 4 determina il coefficiente unitario di tassazione di terminale (CTT). Rispetto al testo governativo è stata apportata una modifica alla nozione di costo complessivo (CT) previsto per i servizi di terminale, specificando per maggior chiarezza una misura percentuale, l'1,5 per cento, ai fini del traffico sviluppato in base al totale delle unità di servizio fornite dall'azienda nell'intera rete.

Il comma 5 prevede la riduzione del 50 per cento della tassa di terminale per i voli nazionali, già accennata.

Il comma 6 specifica le esenzioni dalle tasse previste dall'articolo.

Il comma 7 statuisce che le due tasse sono stabilite in modo da assicurare per il 1989 il 60 per cento del costo di assistenza in rotta ai voli nazionali ed a quelli di terminale, con incrementi annui pari al 10 per cento fino alla copertura, nell'anno 1993, dell'intero costo dei servizi, nonché i termini e le modalità per l'accertamento della tassa.

Con il comma 8 vengono definiti gli oneri a carico dello Stato, sia per gli esoneri, sia per le modulazioni dei costi previsti nella legge. Gli stessi oneri trovano una copertura finanziaria nel comma 10.

Il comma 9 determina le modalità di approvazione del coefficiente unitario di tassazione.

L'articolo 3 riguarda le compensazioni dello Stato alle Ferrovie che, come è noto,

sono disciplinate dai regolamenti CEE nn. 1191 e 1192 del 1969. Tali regolamenti non si limitano a dettare la disciplina in ordine agli obblighi di servizio pubblico ed alla normalizzazione dei conti, ma fissano anche i criteri e le metodologie di calcolo per la determinazione delle compensazioni.

C'è notevole differenza nella valutazione fatta dall'ente Ferrovie dello Stato (6.614 miliardi) rispetto a quella del Ministero del tesoro (4.500 miliardi); ciò ha dato luogo ad un contenzioso non ancora definito, alla soluzione del quale il relatore si è vivamente interessato nel corso della trattazione del disegno di legge, ma non ha avuto successo in quanto il Governo è rimasto fermo sulle sue posizioni.

Lo stesso Governo è stato invece sensibile ad accogliere la proposta della Commissione, che è stata oggetto di apposito ordine del giorno, di alleggerire l'aliquota IVA per il trasporto ferroviario dal 19 al 9 per cento, per gli stessi motivi di adeguamento alla tassazione comunitaria esposti per il trasporto aereo.

Il Governo è stato, ancora, sensibile all'inserimento dell'articolo 4 del testo della Commissione; con esso si autorizza l'ente Ferrovie dello Stato a contrarre mutui con copertura degli oneri a carico dello Stato per l'ammontare di 500 miliardi, ai fini dell'approvvigionamento di materiale rotabile, sia per l'aggiornamento tecnologico dello stesso, sia per il potenziamento e la velocizzazione del servizio viaggiatori.

Con tale finanziamento molto significativo si è assicurato per l'indotto il mantenimento del livello occupazionale in un settore particolarmente delicato dell'economia nazionale.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, a conclusione di questa relazione non si può non far rilevare che la problematica del complesso comparto dei trasporti, con valenza sicuramente strategica nell'economia del paese, avrebbe richiesto un esame meno affrettato.

Alla fretta ha fatto riscontro, per altro, un grande impegno da parte dell'intera Commissione: il che ha permesso di predi-

sporre un testo normativo più compatibile con la realtà oggettiva del comparto.

Almeno per la parte di mia competenza, debbo dire che con tale testo (senz'altro emendabile), sottoposto quest'oggi all'esame dell'Assemblea, si è ritenuto di dare un concreto contributo alla definizione delle condizioni per il raggiungimento del risanamento economico del comparto dei trasporti, nell'arco di un decennio. Un contributo che, visto nel panorama più impegnativo della scadenza del 1992, dà una particolare valenza alla manovra economica del Governo.

**PRESIDENTE.** Il relatore per il capo II, onorevole Sanguineti, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

**MAURO SANGUINETI, Relatore per il capo II.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, circa il merito del capo II del disegno di legge in esame, concernente norme in materia di trasporti marittimi e concessioni demaniali marittime, occorre innanzi tutto rilevare che il Governo si è posto due obiettivi (che pensiamo possano essere raggiunti anche con le modificazioni apportate dalla IX Commissione): il primo attiene ad un miglioramento delle condizioni gestionali del comparto marittimo pubblico, in ordine ai collegamenti tra il continente e la Sardegna; il secondo riguarda la riduzione delle sovvenzioni dello Stato, anche attraverso una maggiore e migliore razionalizzazione del servizio stesso.

Nell'articolo 4 del disegno di legge (diventato articolo 5 nel testo della Commissione) si stabilisce che, a decorrere dal 1° gennaio 1989, le sovvenzioni alle società dovranno essere corrisposte in funzione di parametri medi, sulla base di un razionale collegamento marittimo, individuati dal Ministero della marina mercantile, d'intesa con il Ministero del tesoro e su proposta delle società che esercitano il servizio.

Il secondo comma di tale articolo escludeva dalle sovvenzioni le linee destinate

esclusivamente al servizio turistico. La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) ha ritenuto opportuno riformulare completamente tale comma, prevedendo un programma annuale da approvarsi anno per anno d'intesa con i ministri della marina mercantile, del tesoro e con le regioni interessate ad un trasporto marittimo tra il continente e le varie isole (e in particolare la Sardegna, per quanto riguarda il trasporto da parte della Tirrenia, società della FINMARE).

La Commissione, nell'esaminare il terzo comma dell'articolo 5, ha tenuto conto di un'altra valutazione: le società sovvenzionate debbono avere le sovvenzioni sulla base di parametri medi, confrontabili e corrispondenti ad un normale trasporto marittimo, senza lacci e laccioli, oggi prevalentemente riscontrabili nelle società pubbliche. In altre parole, si dovrà effettuare una comparazione tra i vettori, gli equipaggi e le condizioni generali, nonché tra il trasporto privato e quello pubblico. Sulla base dei risultati conseguiti, dovranno essere individuati i parametri medi necessari per elargire le sovvenzioni statali alla FINMARE e, tramite tale società, alle altre che esercitano tale servizio.

Con il comma 4 dell'articolo 5 si è voluta sottolineare la necessità che le tabelle di armamento siano confrontabili con quelle del trasporto pubblico (della società Tirrenia, per esempio) e del trasporto privato, per i collegamenti con le isole. Si è detto che dovranno essere introdotti elementi correttivi affinché anche il trasporto pubblico possa essere equiparato a quello privato. In proposito, mi limiterò a citare due dati, per indicare come il trasporto pubblico risulti oggi fortemente penalizzato in alcune situazioni. A parità di servizio reso, in termini sia di qualità del vettore sia di numero di passeggeri trasportati, si ha una tabella di esercizio, nelle punte di alta stagione, per la Tirrenia di 115 dipendenti e per il privato di 82; su un altro tipo di navi si hanno 80 dipendenti per la tabella di armamento Tirrenia e 65 per il privato; per un altro tipo ancora, sono 40 i dipendenti per la Tirrenia e 24 per il privato.

Credo che questi dati indichino quanto sia lontana l'equiparazione tra il trasporto pubblico e quello privato e come conseguentemente sia necessario intervenire. Penso, infatti, che si debbano garantire sia le condizioni di sicurezza e di *comfort* del traffico sia le condizioni di lavoro. Per soddisfare tale esigenza è stata elaborata la disposizione di cui al quarto comma dell'articolo 5.

Analogamente, abbiamo ritenuto opportuno l'adeguamento tariffario previsto al quinto comma dello stesso articolo 5: in sede di discussione in Commissione abbiamo tuttavia prospettato al Governo la possibilità di procedere (come per il passato) attraverso atti amministrativi, senza introdurre nella legge l'indicazione dell'aumento tariffario. Ci è stato risposto che il Governo preferiva che tale aumento venisse sancito dalla legge ed allora abbiamo pensato di prevedere — fatto, questo, che costituisce una novità — anziché un aumento generalizzato del 25 per cento su tutte le voci tariffarie, un aumento tariffario medio del 25 per cento, escludendo le merci e i residenti nelle isole. Quali sono le ragioni che ci hanno indotto a tale scelta? Pensiamo che quello tariffario sia un problema di mercato e che debba essere differenziato a seconda del tipo di merci, delle condizioni stagionali e delle condizioni generali che si vengono a determinare quando si esercisce il trasporto.

Abbiamo anche colto l'occasione per introdurre elementi normativi che avranno grandi conseguenze economiche sul trasporto pubblico della Tirrenia. Infatti, al sesto comma dell'articolo 5 abbiamo inserito — come d'altronde aveva già fatto il Governo — il concetto di servizio portabagagli facoltativo e non più obbligatorio; servizio di cui potranno fruire i passeggeri che lo vorranno e che sarà erogato a tariffe che dovranno essere definite tra l'esercente e l'autorità marittima concedente. Il Governo proponeva che questa previsione avesse effetti dal 1° gennaio dell'anno prossimo, mentre la Commissione ha previsto un lasso di tre mesi per consentire ai lavoratori del settore di organizzarsi in forme diverse per avere la possibilità di

continuare ad esercitare il servizio in questione.

Lo stesso sesto comma delega al ministro il compito di stabilire, entro cinque mesi e d'accordo con le parti sociali (sindacati, operatori, autorità marittime), la possibilità che anche altri servizi, oggi obbligatori, vengano modificati a livello sia tariffario sia normativo. Per rendere meglio l'idea dell'argomento in esame, farò alcuni esempi. Oggi è in vigore il servizio obbligatorio per l'assistenza alle vetture, che alla Tirrenia costa una cifra valutata in oltre 25 miliardi l'anno. Si pensa che tale servizio possa essere fornito in maniera diversa, cioè che, ad esempio, possa essere svolto dallo stesso equipaggio delle navi pubbliche e private (consistendo nella semplice posa in opera di fermi sotto una ruota delle vetture). Ci sembra eccessivo che per compiere tale operazione la Tirrenia sia costretta a pagare i seguenti importi: a Napoli 14.278 lire; a Catania 35.188 lire; a Genova 7.421 lire al metro lineare, con un costo medio per vettura dalle 30 alle 40 mila lire; a Livorno 5.921 lire al metro lineare, con un costo medio di 30 mila lire per vettura; ad Olbia 13.653 lire. Mi pare che l'operazione abbia un prezzo inferiore a Porto Torres, dove costa solo 8.802 lire.

Potrei citare anche alcuni dati per altri oneri che oggi vengono pagati per servizi obbligatori e che si ritiene potranno diventare facoltativi: ad esempio, quelli relativi ai piloti (il cui costo sostenuto dalla Tirrenia è di circa 6 miliardi l'anno) e agli ormeggiatori, nonché quelli concernenti il rizzaggio delle merci. Naturalmente si tratta di un problema molto delicato, in quanto si introduce una modifica normativa di grande significato riducendo la riserva portuale oggi prevista agli articoli 108 e 110 del codice della navigazione. Abbiamo ritenuto opportuno delegare al ministro e alle parti sociali la soluzione del problema, anche perché, al di là del merito del provvedimento al nostro esame (concernente la riduzione della spesa pubblica attraverso la diminuzione delle sovvenzioni alla flotta pubblica che esercisce il trasporto di cabotaggio), credo che sia necessario introdurre elementi innovativi di

adeguamento del cabotaggio, anche in relazione all'avvicinarsi della scadenza del 1992, anno in cui il cabotaggio sarà libero a livello europeo.

Al comma 7 dell'articolo 5 si prevedono il principio e le modalità relative al prepensionamento anticipato. Si tratta di un comma molto importante, anche perché le società che eserciscono il servizio ritengono che ci sia un *surplus* di personale. Naturalmente le modalità previste per il prepensionamento anticipato hanno suscitato qualche giusta apprensione, credo amplificata ed in qualche caso, mi sia consentita la parola, strumentalizzata anche politicamente.

Ritengo che sia da respingere quanto è accaduto fuori dell'aula su questo specifico argomento e che sia invece giusto affrontare un ragionamento molto pacato, sulla base dei precedenti che riguardano categorie assimilabili a quelle dei marittimi.

Nel 1985 la Camera approvò la legge sull'esodo anticipato dei portuali in possesso di determinate caratteristiche, nonché, qualche mese dopo, la legge sulla FINMARE per l'esodo anticipato dei lavoratori marittimi. Il Governo, presentando questo provvedimento, che prevedeva la possibilità per i lavoratori della FINMARE (operanti nel settore del cabotaggio della Tirrenia) di essere collocati in prepensionamento anticipato, ha reintrodotto le stesse norme, approvate dal Parlamento e accettate dal movimento sindacale, previste per il prepensionamento anticipato dei lavoratori marittimi.

Alcune riflessioni in ordine al contenuto del provvedimento hanno prodotto qualche osservazione di merito. A nome del Governo, della maggioranza della Commissione (e mi auguro della Commissione nel suo complesso), dichiaro la disponibilità a modificare il testo del provvedimento elaborato dalla Commissione, che per altro modifica quello predisposto dal Governo, per garantire al singolo lavoratore che dovrà essere posto in prepensionamento anticipato una pensione corrispondente all'attività svolta, e che consenta di soddisfare le sue esigenze.

In altre parole, si propone di modificare l'età contributiva e si prevede altresì, con un emendamento che il Governo sta predisponendo, la possibilità di integrare i contributi del lavoratore che non avesse raggiunto la quota minima per assicurare una pensione accettabile. Si tratta di un concetto molto importante (sul quale ritengo tutti saranno d'accordo) e credo che si debba prendere atto positivamente della disponibilità del Governo ad intervenire in questa direzione.

Al comma 8 dell'articolo 5 è previsto un ulteriore elemento innovativo in ordine alla normativa relativa al rapporto pubblico-privato. Si prevede, infatti, che i privati possano sottoscrivere il capitale delle società che eserciscono il trasporto nel limite massimo del 49 per cento del capitale stesso. Anche nel testo predisposto dal Governo si faceva riferimento a tale percentuale sia per la Tirrenia sia per le società regionali.

La Commissione propone che il capitale delle società esercenti (sia la Tirrenia sia le regionali) possa essere sottoscritto da privati fino al limite massimo del 49 per cento, mentre prevede che le finanziarie regionali non possano intervenire nella sottoscrizione del capitale Tirrenia, ma possano sottoscrivere il capitale delle società regionali fino ad un massimo del 10 per cento. Ci sembra che questa sia una opportuna innovazione che da un lato, attraverso le società regionali, garantisce alle regioni maggiore possibilità di intervenire nella gestione del servizio di collegamento tra le isole maggiori e quelle minori e dall'altro pone un freno al pagamento a piè di lista dei debiti prodotti dalle società nella gestione del servizio.

Alcune considerazioni merita, infine, il contenuto dell'articolo 6 (ex articolo 5), riguardante l'adeguamento dei canoni per le concessioni di aree e di pertinenze demaniali. La Commissione ha condiviso l'impostazione del disegno di legge, prevedendo tuttavia un adeguamento dei canoni al tasso di inflazione.

La discussione svoltasi in Commissione ha altresì evidenziato alcuni aspetti che desidero sottolineare. In primo luogo, è

emersa la necessità di introdurre modifiche al testo del Governo in relazione al fatto che esso introduceva, al fine di raggiungere l'obiettivo della riduzione delle sovvenzioni, una soluzione basata su una valutazione estremamente negativa nei confronti della società Tirrenia e un'altra finalizzata alla previsione della vendita di tre o quattro navi della società. Quest'ultima ipotesi avrebbe, a nostro parere, ridotto le potenzialità della Tirrenia, addossandole, come lo stesso Governo ha riconosciuto, un danno patrimoniale valutabile in circa 30 miliardi l'anno, fino ad un importo complessivo di 90 miliardi.

Questa soluzione, sommata all'esigenza di non sovvenzionare le linee turistiche, avrebbe ridotto fortemente il ruolo del trasporto pubblico nei collegamenti continente-isole. Abbiamo ritenuto quindi di modificare questa filosofia e riconfermare l'opportunità di migliorare il servizio pubblico, contenendo le sovvenzioni attraverso una riduzione degli sprechi, ma reputando opportuno potenziarlo, purché si dimostri concorrenziale.

Per confermare quanto sostenuto dalla Commissione e l'opportunità delle modifiche introdotte al disegno di legge, credo che sia giusto fornire alcuni dati concernenti la Tirrenia, per dimostrare quale sforzo sia stato compiuto in direzione di una migliore gestione e come sia opportuno incentivarne la prosecuzione anche con misure legislative.

Se prendiamo in considerazione i conti economici della società nel periodo 1984-1987, registriamo una riduzione della sovvenzione pari a 83 miliardi e 400 milioni, mentre l'aumento degli introiti ha raggiunto i 41 miliardi e 700 milioni e quello dei costi globali è stato anch'esso di 41 miliardi e 700 milioni. Vi è stato quindi un risparmio effettivo in circa tre anni di oltre 83 miliardi. Questo, nonostante siano stati effettuati investimenti per oltre 400 miliardi e nonostante i costi portuali abbiano raggiunto nel 1987 la cifra di ben 77 miliardi, ripartiti nel modo seguente: 14 miliardi per operazioni di portabagagli; 43 miliardi per operazioni di imbarco e sbarco delle auto al seguito e di veicoli

industriali; 20 miliardi per le operazioni di approdo delle navi. Ritengo che questi dati siano di per sé significativi.

Debbo aggiungere che la Tirrenia sopporta, in termini di concorrenza con i privati, due oneri impropri (così io li definisco, ma ritengo si tratti di una definizione giusta): non sono applicati gli sgravi contributivi in favore delle aziende armatoriali del Mezzogiorno, con un maggior costo di 11 miliardi e 600 milioni l'anno; vi è inoltre la mancata applicazione della legge n. 848 del 1984, con un aggravio di circa 120 miliardi di maggiori oneri finanziari nell'arco dell'intero periodo di erogazione. In parole molto più semplici, ciò significa che i ritardi nell'erogazione delle sovvenzioni che lo Stato ha accumulato nei confronti della Tirrenia hanno comportato un onere finanziario per la società, nel quadriennio, di 120 miliardi. Ci pare che sarebbe giusto interrompere questa spirale perversa, che per altro non agevola né lo Stato né la Tirrenia.

L'ultima considerazione che intendo svolgere riguarda una discussione, già avvenuta in Commissione, concernente il trasporto dei traghetti ferroviari dal continente alla Sardegna. In proposito, per essere preciso e per supportare i dati che sono stati oggetto di confronto pubblico, darò lettura di una relazione che le stesse Ferrovie dello Stato hanno elaborato: «Nel 1983 la direzione generale ha curato una serie di analisi comparate sulla produzione di servizi di trasporto fra il continente e la Sardegna assicurato da 'Tirrenia' e 'Ferrovie dello Stato' sulle rotte parallele Civitavecchia-Olbia-Golfo Aranci. Si è ritenuto opportuno aggiornare le analisi e le elaborazioni al fine di verificare l'andamento nella produzione dei servizi predetti.

Giova ricordare che la serie storica di dati nella prima pubblicazione si fermava all'anno 1981 (e questo la dice lunga, tenuto conto che siamo nel 1988), mentre la presente fornisce un quadro informativo fino al 1985. Diventa quindi agevole formulare alcune considerazioni ponendo a confronto i dati finali, e cioè quelli del

1985, rispetto ai dati che si riferiscono al 1981.

Un primo indicatore di sintesi che è opportuno presentare è quello relativo alla produzione globale dei servizi sulle anzidette rotte parallele da parte dei due vettori pubblici con i dati riportati nella tabella A. Da essi si desume che, per i passeggeri, le Ferrovie registrano una diminuzione dello 0,39 per cento, mentre la Tirrenia aumenta dell'8,26 per cento; nella componente del trasporto delle autovetture si registra un miglioramento del 3,21 per cento per quelle trasportate dalle Ferrovie e del 19,35 per cento per quelle trasportate dalla Tirrenia.

Per quanto riguarda le merci, la comparazione fa registrare un peggioramento — sia per le Ferrovie dello Stato sia per la Tirrenia — rispettivamente del 17,86 per cento e del 19,11 per cento.

In ripresa, invece, il traghettamento dei carri ferroviari, che fanno registrare un miglioramento del 12,76 per cento per quelli carichi e un più preoccupante dato di aumento per il trasporto dei vuoti, pari al 29,87 per cento.

Nella tabella B si prendono in considerazione taluni indicatori di produttività riferiti in modo puntuale alla percentuale di utilizzazione, distintamente per la relazione continente-Sardegna e Sardegna-continente. Il quadro complessivo che emerge dalla tabella è di modificazioni non sostanziali, sia nell'ambito della società Tirrenia sia nell'ambito delle Ferrovie dello Stato, nella utilizzazione della offerta di servizi, il che potrebbe far desumere una certa sclerotizzazione del modello di produzione.

Con la tabella C si mettono a confronto i dati i relativi ai costi unitari sia per le Ferrovie sia per la Tirrenia. Detti dati fanno registrare un generale miglioramento, sotto il profilo del contenimento dei costi, nella gestione della società Tirrenia, mentre nella gestione delle Ferrovie dello Stato si registrano incrementi di costo sia per traversata sia per carro trasportato e miglioramenti per il traghettamento di passeggeri ed auto. Questi dati complessivi danno una immagine certamente limitata dei fenomeni osservati, per cui una più

attenta analisi può desumersi dai dati di aggregati pubblicati.

Vale forse la pena di soffermarsi su un dato globale, che è quello relativo al coefficiente di esercizio, che si registra sulle rotte in questione. Quello della società Tirrenia scende da 2,49 a 1,87, a testimonianza di una più efficiente organizzazione gestionale che riesce a contenere il divario nel rapporto spese-entrate. Le Ferrovie dello Stato registrano un miglioramento del coefficiente di esercizio del solo 0,13, ma l'indicatore rimane estremamente pesante, perché anche nel 1985 è attestato a 6,22».

Voglio fornire alcuni dati che riguardano il confronto 1978-1984. I passeggeri delle Ferrovie dello Stato sono scesi dal 54,51 al 35 per cento, mentre la Tirrenia li ha aumentati dal 45 al 64 per cento; le autovetture trasportate dalle Ferrovie dello Stato sono scese dal 78,58 al 49,25 per cento, mentre quelle della Tirrenia sono aumentate dal 21,42 al 50,75; gli autocarri sono scesi, per quanto riguarda i traghetti delle Ferrovie dello Stato, dal 55,81 al 20,79, mentre per la Tirrenia sono aumentati dal 44,19 al 79.

Signor Presidente, concludo riportando le conclusioni della relazione del direttore delle Ferrovie dello Stato che si occupa di questo settore: «Allo scopo di definire ipotesi di ottimizzazione, questa direzione generale ha già curato una pubblicazione *ad hoc* nella quale è stato ampiamente dimostrato che, facendo confluire sulla società Tirrenia i servizi di collegamento assicurati dalla mano pubblica, è possibile realizzare un'economia annua di oltre 73 miliardi, mantenendo un livello di offerta di servizi adeguato alla domanda potenziale». Mi pare che questi ultimi dati dovrebbero far riflettere il Governo ed il Parlamento sulla necessità di intervenire normativamente al riguardo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole rappresentante del Governo.

**ALESSANDRO GHINAMI, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

**PRESIDENTE.** Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Donati. Ne ha facoltà.

**ANNA DONATI.** Signor Presidente, come premessa al mio intervento debbo riconoscere che, rispetto al testo elaborato dal Governo, la Commissione ha svolto un proficuo lavoro, modificandolo in alcune parti. Sotto questo aspetto, riconosco l'utilità del lavoro svolto, con un confronto che necessariamente ha avuto luogo nei ritagli di tempo, soprattutto la notte, nel corso dell'esame della legge finanziaria.

Se questa premessa era d'obbligo, perché tutti, maggioranza ed opposizione, si sono impegnati per queste modifiche, debbo però aggiungere che lo spirito, lo stile e l'impostazione complessiva di questo provvedimento non sono stati modificati. È cambiato (e questo è un fatto positivo) il suo impatto, il suo taglio brutale, che è quello che interessa il futuro, però l'impostazione e la cultura che sostengono questo provvedimento sono rimaste, pur se ammorbidite, sostanzialmente immutate.

Passando ora ad una disamina nel merito, vorrei iniziare affrontando le questioni relative al trasporto pubblico locale. Anche in questo caso, come in tanti altri che abbiamo analizzato nel corso dell'esame della legge finanziaria (il cui scopo prevalente è quello di disegnare un risanamento della nostra finanza), ci troviamo di fronte ad un progressivo incremento dei disavanzi finanziari ed insieme ad un ulteriore aggravamento dello sfascio e del degrado del servizio offerto agli utenti (in questo caso, del trasporto pubblico locale). In questo settore riscontriamo, infatti, un disavanzo pari a 4.800 miliardi, che vengono rimborsati alle aziende di trasporto locale. Nonostante il sostegno e l'assistenza fornita a chi gestisce i servizi, questi restano e resteranno, proprio perché la filosofia di questo provvedimento non è stata modificata, completamente inefficienti.

Ci troviamo di fronte, innanzi tutto, ad un servizio di trasporto pubblico che inquina moltissimo; non mi dilungo a ricordare i dati, a tutti noti, relativi all'inquina-

mento dell'aria e al livello del rumore derivanti da un servizio basato su mezzi inquinanti. Da tale punto di vista, la città di Roma offre un ottimo esempio di come il servizio pubblico abbia bisogno di essere profondamente modificato.

Facevo prima cenno ai problemi dell'inquinamento dell'aria; a tale proposito mi preme sottolineare che già dieci anni fa, in base alle prime indagini svolte, ci trovavamo al di fuori di tutti i parametri fissati dalla legge in relazione all'inquinamento atmosferico. Sono passati dieci anni (conosco bene i casi di Bologna e delle altre maggiori città dell'Emilia Romagna) ed il servizio di trasporto pubblico — che, essendo inefficiente, incentiva inevitabilmente l'uso dell'auto privata, perché la mobilità è un'esigenza generale — si pone oggi come fattore determinante dell'aggravamento dei livelli di inquinamento dell'aria.

Si giunge così a conflitti catastrofici, alla chiusura dei centri storici, a ipotesi di razionalizzazione di ogni genere, che però non forniscono soluzioni di prospettiva al problema. Ci muoviamo nel campo dei divieti, dei rimedi raffazzonati — come quello delle targhe alterne proposto a Roma — e siamo ancora lontani dall'idea di una vera riconversione del trasporto pubblico in modo da renderlo più efficiente e meno inquinante.

Si continua a pensare — questa è la filosofia del provvedimento in esame che contestiamo — che sia sufficiente ingiungere alle aziende fornitrici dei servizi la riduzione dei disavanzi, ovviamente accompagnata da un aumento delle tariffe. Se questo provvedimento rimarrà tale e quale, ci troveremo di fronte ad un servizio che resterà inefficiente ma registreremo un aumento delle tariffe, poiché lo Stato deve risanare il disavanzo.

Esistono poi gravi problemi di efficienza del trasporto. Voglio citare un esempio, tratto dalla esperienza maturata a Bologna. A parità di percorso nel centro storico, usando la bicicletta, il trasporto pubblico, l'auto o andando a piedi, abbiamo potuto verificare che arriva prima chi va a piedi. Chi usa la macchina, infatti, deve

cercare un parcheggio; chi si serve del mezzo pubblico deve attenderne l'arrivo, ed anche chi si sposta in bicicletta incontra dei problemi, perché non esistono piste ciclabili e quindi spesso deve percorrere le corsie preferenziali degli autobus, magari rimanendo dietro ad uno di essi. E mi sembra che anche a Roma non si possa restare tanto tranquillamente dietro un autobus mentre si va in bicicletta, tenuto anche conto del fatto che si ha un maggior bisogno di respirare rispetto a quando si va a piedi. In questo modo, poi, anche se si va in bicicletta, ci si deve uniformare alla velocità degli autobus.

Si è valutato che la velocità media del trasporto pubblico a Bologna si aggira sui 14 chilometri orari, mentre ricordo che a piedi si percorrono tranquillamente 8 o 10 chilometri in un'ora ed in bicicletta, senza alcuno sforzo, almeno 20.

Credo che risulti quindi di tutta evidenza la necessità di ripensare la logica del trasporto pubblico, aumentando le piste ciclabili, indirizzandosi verso mezzi meno inquinanti e rendendo tale trasporto più efficiente. Basta girare un po' l'Europa per rendersi conto delle possibili soluzioni. In altri paesi, ad esempio, esistono servizi «a chiamata», con minibus, celeri e flessibili, anche se naturalmente un po' più costosi, che permettono di fare a meno dell'autobus tradizionale o del taxi, che qui da noi, invece, pare rappresentare l'unica soluzione alternativa al mezzo pubblico.

Abbiamo bisogno di ripensare completamente la strategia da adottare, perché le proposte sono state avanzate in modo estremamente superficiale, senza una adeguata programmazione.

Un altro problema relativo al trasporto pubblico, di cui determina l'inefficienza, è quello dell'uso del suolo pubblico. Sembrerà un aspetto banale o secondario, ma in realtà abbiamo gravissimi problemi di copertura del suolo pubblico che derivano dall'aver incentivato l'uso dell'auto privata.

Ad esempio, in alternativa alla proposta delle targhe alterne, avevo suggerito che nel centro storico potessero entrare solo automobili con più di una persona a bordo.

In tal modo si sarebbe promossa, come dire, una solidarietà di ufficio, di vicinato e si sarebbe ottenuto lo stesso effetto di ridurre il numero delle auto in circolazione. Non è un'idea solo dei verdi, visto che a New York o in Giappone è stata realizzata, consentendo di entrare nel centro storico solo alle auto con due persone a bordo e prevedendo agevolazioni tariffarie per quelle con tre o quattro persone. Sarebbe questa una soluzione non burocratica, che potrebbe costituire un orientamento per i cittadini, i quali devono cominciare a ragionare anche in termini di solidarietà, ovviamente senza imporre a nessuno più di tanto. Se il cittadino vuole entrare nel centro storico con la sua auto deve sapere che vi sono determinati vincoli perché lo spazio è limitato, specialmente in città che non sono in grado di sopportare una determinata mole di traffico. Pensiamo, ad esempio, ai vicoli, caratteristica del periodo medioevale.

È stato approvato un emendamento da noi presentato al disegno di legge finanziaria, concernente incentivi alla metanizzazione nell'ambito del trasporto pubblico. La somma stanziata è certamente limitata, 60 miliardi, ma si tratta di un segnale che mi sembra i ministri per i problemi delle aree urbane e dell'ambiente dovrebbero raccogliere e rendere operativo. È di questi giorni l'annuncio del ministro Tognoli di un piano serio in materia di trasporto pubblico, concernente in particolare le piste ciclabili e anche le grandi infrastrutture, i cosiddetti mega-parcheggi. Anche in questo campo dovremmo fare molta attenzione. I mega-parcheggi, infatti, vanno realizzati in zone molto periferiche e congiuntamente devono essere centri di interscambio, nel senso che dove viene lasciata l'automobile vi deve essere la possibilità di prendere una bicicletta, la metropolitana o comunque un servizio di trasporto pubblico. Sarebbe un grave errore realizzare mega-parcheggi nella periferia a ridosso del centro storico, perché in tal modo si attirerebbe in quelle zone pericolosamente una grande quantità di traffico. Adesso infatti non si prende l'automobile in quanto non si sa dove parcheggiarla, per

cui, anche se il servizio di trasporto pubblico è inefficiente, si cerca comunque di utilizzarlo. Se si avrà la possibilità di parcheggiare l'automobile, ad esempio, sotto le Mura aureliane, senza dubbio si incentiverà il trasporto privato, non risolvendo in tal modo il problema dell'interscambio che in realtà è il vero nodo da cui partire. Non abbiamo infatti un sistema integrato di trasporti e usiamo indifferentemente l'auto per grandissime, medie e piccolissime distanze, addirittura per andare al bar a prendere un caffè.

Certamente occorre modificare i comportamenti collettivi; i cittadini devono essere rieducati ad usare le proprie gambe e la propria bicicletta.

Un altro settore a cui va prestata maggiore attenzione è quello del trasporto meno inquinante grazie all'uso delle auto solari o elettriche. Abbiamo già prototipi, ad esempio, di mini autobus la cui velocità è di 60-70 chilometri orari; essi sarebbero assolutamente adeguati al trasporto nelle città dove strutturalmente, morfologicamente non sono possibili né auspicabili velocità maggiori, che tra l'altro violano la normativa vigente.

Pertanto, oltre alla riconversione al metano del sistema dei trasporti, all'efficienza dei servizi ed alla loro flessibilità, credo che sia necessario incrementare e sostenere — il che attualmente non avviene — alcuni mezzi di trasporto quali le auto solari e quelle elettriche.

Quanto ho finora ricordato concerne i mezzi di trasporto delle grandi città, rispetto ai quali, come cercherò di dimostrare più avanti, nel provvedimento collegato al nostro esame non vi è nulla.

Un altro problema estremamente serio, che in parte è stato corretto (bisogna darne atto), è quello relativo alle cosiddette «aree deboli»; se, così come recava la prima stesura del provvedimento in esame, avessimo previsto incentivi da concedere soltanto in base al numero dei chilometri o dei passeggeri, senza tener conto del valore sociale del sistema dei trasporti, avremmo incoraggiato anche i consueti spostamenti dalle aree di media e alta collina, con la conseguente dilatazione

dell'urbanizzazione delle grandi città. Infatti, se non è possibile fruire di un sistema di trasporti che consenta di giungere facilmente a cinquanta chilometri da una città o questo, oltre ad essere estremamente costoso, è inefficiente ed incapace quindi di garantire un collegamento anche minimamente utile (del quale tutti avvertiamo il bisogno, poiché non si può relegare la gente a vivere in alta montagna, esistendo comunque un insieme di problemi legati alla necessità di comunicare e di studiare, ad esempio), si determinano altri squilibri.

Un terzo del nostro paese è ormai definito «area marginale» (mi riferisco in particolare alla media ed alta collina) proprio perché in pianura si sono localizzati tutti i servizi, tutti i modelli di sviluppo, tutte le industrie, l'agricoltura intensiva e non è stata individuata alcuna forma di protezione e sostegno per chi invece desiderava vivere in collina; per questo non dobbiamo stupirci per il degrado di queste aree che, lo ripeto, oggi vengono definite «marginali». Tra l'altro, esse fanno registrare un grave dissesto idrogeologico, che ci costa fior di miliardi poiché (la vicenda della Valtellina ce lo insegna) occorre tamponare in qualche modo i disastri provocati dall'abbandono di queste zone, anche con riferimento all'economia ed alla finanza pubblica del nostro paese.

Se è vero quindi che il provvedimento in esame ha leggermente tamponato questi gravi problemi, è anche vero però che permane sostanzialmente immutata la necessità di approntare un serio collegamento con aree periferiche, più piccole e decentrate, che potrebbe costituire l'unica garanzia per creare un sistema di vita e di insediamenti abitativi adeguati. Ritengo infatti che sia pressante la necessità di non concentrare tutta la popolazione in uno stesso luogo e che occorra invece abitare, in maniera differenziata, in tutte le aree del paese.

Alla luce di tali considerazioni, ritengo di aver dimostrato, sia pure sinteticamente, che il nostro trasporto pubblico presenta gravi problemi di riconversione. Ma qual è la logica dei provvedimenti col-

legati alla legge finanziaria, di cui ci occupiamo in questi giorni? Da un lato si sostiene la necessità di ridurre i disavanzi, costi quel che costi (anche l'aumento delle tariffe a parità di inefficienza dei servizi); dall'altro si propone una sostanziale riduzione degli investimenti per i trasporti pubblici locali, per i quali si è passati dagli 800 miliardi precedenti ai 400 previsti dalla legge finanziaria approvata pochi giorni or sono.

Tutto ciò dimostra la mancanza di volontà di riconvertire il nostro sistema di trasporti; infatti, credo che sarebbe stato più serio affrontare i problemi connessi al risanamento economico ed al disavanzo finanziario insieme con quelli legati all'opportunità di prevedere utili investimenti da realizzare immediatamente. Infatti, in tutte le indagini svolte, il problema del trasporto pubblico, l'inquinamento dell'aria, il caos ed il rumore nelle grandi città sono al primo posto come riconosciuta causa del degrado ambientale ed anche della qualità della vita.

Sono quindi necessarie, anche per le carenze del passato, profonde riconversioni.

Per questo io ritengo che sarebbe stato auspicabile che l'articolo 1 del disegno di legge non venisse messo in discussione, ma fosse stralciato per affrontare, tutti insieme, questi problemi, collocandoli nell'ambito della riforma della legge n. 151 auspicata anche da parte di uno dei due relatori del provvedimento oggi al nostro esame.

Diversamente, avremmo un provvedimento parziale che interviene solo in termini di tagli finanziari, senza incidere sulla qualità e sui processi di riconversione del trasporto pubblico locale. In questo modo si ha sostanzialmente una visione parziale e limitata del problema, tutta a svantaggio dell'utente. Il prossimo anno verificheremo la veridicità delle mie affermazioni, ma non credo che rappresenti un incentivo al trasporto pubblico e alla riduzione dell'uso dell'auto privata il fatto che, a parità di inefficienza dei servizi, si determini un aumento delle tariffe, con tutti i pro-

blemi che ciò comporta, anche rispetto alle alternative a disposizione dell'utente.

La mia opinione resta quindi — nonostante i miglioramenti — che sarebbe stato più corretto, nell'ambito della revisione di quella legge, ripensare a tutto il sistema del trasporto pubblico e fornire anche indicazioni precise alle aziende sul modo in cui è necessario riconvertire i servizi che esse offrono a tutti gli utenti.

La seconda questione che vorrei affrontare riguarda il problema delle ferrovie, anche se — devo dire — mi trovo in un certo imbarazzo ad intervenire su questo problema. Infatti, i dati e le cifre che avevo intenzione di citare ci erano stati forniti in Commissione dal «dimissionario» consiglio di amministrazione dell'ente. Secondo questo consiglio di amministrazione, riducendo — così come propone il provvedimento in esame — di 800 miliardi gli obblighi di servizio legati ai regolamenti CEE, cui le Ferrovie dello Stato devono adempiere, avremmo avuto di fatto — sono dati che vi leggo con beneficio di inventario, perché mi rendo conto che parlare di cifre fornite da quel consiglio di amministrazione è quanto mai rischioso; vedremo poi il nuovo consiglio di amministrazione che cosa proporrà — la chiusura da un minimo di 14 a un massimo di 32 linee della rete di interesse locale.

Questa, tanto per rinfrescare la memoria, è la cosiddetta vicenda dei «rami secchi», per cui due anni fa dovevano essere tagliati di colpo tre mila chilometri di rete ferroviaria di interesse locale, che poi, grazie all'opposizione davvero trasversale di tutti i partiti a livello locale (che ha avuto anche in Parlamento i suoi protagonisti e i suoi portavoce) non sono stati più eliminati.

Ricordo — anche a chi rappresenta il Ministero dei trasporti — che la legge finanziaria per il 1988 prevede che entro un anno (arriveremo quindi intorno all'11 marzo, perché questa è la data di pubblicazione della passata legge finanziaria) l'ente delle Ferrovie dello Stato presenti un piano di risanamento di queste linee, affermando con chiarezza che cosa ne vuole

fare. Ricordo spesso queste date, perché poi nel mare di scadenze che ognuno di noi ha, in futuro non sarà semplice rispettarle. Anch'io sono contraria al fatto che le linee di interesse locale restino come sono attualmente, poiché pongono senz'altro problemi di disavanzo, di inefficienza, di orari non adeguati alle esigenze di mobilità dell'utente. Io stessa abito vicino ad una di queste linee «rami secchi», per cui conosco bene tali problemi.

Altro ragionamento è affermare che non possiamo intasare ulteriormente la strada (ce lo ingiunge anche il piano generale dei trasporti proprio perché si riconosce il valore sociale di questo sistema di trasporti che a volte interessa anche aree marginali, quali i piccoli paesi), per cui dobbiamo utilizzare le linee ferroviarie minori, ristrutturandole in modo da farle diventare metropolitane di superficie, chiudendo i passaggi a livello e facendo diminuire i costi derivanti dall'eccesso di personale. Le stazioni di queste linee, a mio giudizio, non devono essere di proprietà dell'ente delle Ferrovie dello Stato, ma devono servire come luogo di gestione anche di altri sistemi di trasporto. Inoltre si deve poter comprare un biglietto in tabaccheria, come si fa per gli autobus. È necessario, in sostanza, un più efficace utilizzo di tali linee, escludendone così la chiusura.

Per quanto riguarda i trasporti a domanda individuale, in tutto il mondo vi è la tendenza ad incrementare quelli a guida vincolata, anziché a potenziare il trasporto su gomma (che non ha certo bisogno di sostegno, in quanto già si incrementa da solo), sia con l'auto privata, sia con i mezzi pubblici locali. Ricordo che nella legge finanziaria era contenuto un impegno in tale senso, della cui attuazione tutti dovremmo chiedere al Governo un rendiconto preciso. Non mi convince quanto sostenuto dal consiglio di amministrazione delle Ferrovie, ora dimissionario, secondo cui con il disegno di legge al nostro esame si dovrebbero eliminare dalle 14 alle 32 linee di interesse locale. Si tratta di una scelta assolutamente suicida! Esistono problemi di riconversione e di efficienza, ma vorrei che si

chiarisse se tutti questi «rami secchi» debbano effettivamente essere tagliati. Se riteniamo che il trasporto su gomma sia già eccessivo, troppo inquinante ed economicamente dispendioso, incapace di garantire certe fasce sociali deboli (per esempio, i cittadini di età inferiore ai diciotto anni, le persone anziane che non guidano più l'automobile) credo che tutti insieme dovremmo combattere una battaglia per la riconversione di queste linee, opponendoci al taglio previsto.

Voglio fare un'ultima considerazione sui trasporti marittimi. Anche per questo settore la filosofia ispiratrice del provvedimento è quella da me indicata in precedenza; si mira, cioè, ad attuare una politica di tagli, accompagnandola con un aumento delle tariffe che si aggirerà attorno al 25 per cento. Mi sembra, in proposito, che il provvedimento in esame dia per scontato che il prossimo anno chi vorrà recarsi in Sardegna dovrà pagare il 25 per cento in più, senza che a ciò corrisponda un miglioramento del servizio in termini di efficienza. Al riguardo, contesto l'idea che si possano operare tagli senza collegare seriamente il problema del trasporto via mare ad altri due problemi che dovrebbero essere discussi in Commissione in tempi molto rapidi.

Il primo è il problema del cabotaggio. Tutti ne chiedono a parole il rilancio e in materia è già stato presentato un disegno di legge dal ministro della marina mercantile, il quale ne ha chiesto una rapida approvazione da parte della Commissione competente. Il secondo è il problema della riforma degli enti portuali, sul quale si sprecano le proposte e le soluzioni differenti. Incidentalmente rilevo che proprio in questi giorni ci è stato trasmesso molto velocemente dal Senato il provvedimento sulla nautica da diporto. Anche per questo provvedimento debbo dire di non comprendere per quale motivo non si riescano mai ad evitare gli interventi frammentari.

PRESIDENTE. Onorevole Donati, le ricordo che il tempo a sua disposizione sta per scadere.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

ANNA DONATI. Concludo, signor Presidente.

Non riusciamo ad abbandonare l'idea dei grandi piani, che in qualche modo vanno ancora di moda (il grande piano intermodale, il piano decennale di grande viabilità e così via). Poi, però, non riusciamo a vedere in modo integrato tutti i problemi del settore e procediamo frammentariamente; e così in questo provvedimento collegato al disegno di legge finanziaria si dispongono dei tagli, in seguito ci si occuperà a parte della nautica da diporto, poi ancora del cabotaggio, per arrivare quindi, forse, alla riforma degli enti portuali. Io ritengo, invece, che se si vuole rilanciare il trasporto marittimo, passeggeri e merci, occorra elaborare e discutere provvedimenti coordinati e integrati fra loro, altrimenti si continuerà ad operare in maniera frammentaria (e mi pare che gli esempi in tal senso siano tanti). E se per certi settori procedere frammentariamente può essere indifferente, nel campo dei trasporti ciò equivale ad un suicidio. Proprio la mancata integrazione tra i diversi sistemi di trasporto è infatti una delle cause profonde dell'inefficienza e del disequilibrio del settore.

PRESIDENTE. Onorevole Donati, la prego di concludere.

ANNA DONATI. Sì, signor Presidente. Concludo rapidamente con un'ultima annotazione.

Voglio solo rilevare che mentre noi tagliamo di 400 miliardi i fondi per i trasporti marittimi e per le ferrovie (anche se al riguardo il problema è solo di qualità perché non dico che i soldi che diamo alle Ferrovie dello Stato siano pochi!), non riduciamo affatto i finanziamenti dei grandi piani autostradali dell'ANAS. Solo dopo feroci battaglie condotte in questa Assemblea, è stato possibile spostare e rimodulare qualcosa! Mi sembra, quindi, che siamo ancora lontani dalle indicazioni forniteci dal piano generale dei trasporti. Ricordo che con il disegno di legge finanziaria per il 1989 sono stati stanziati per i grandi piani di viabilità 17 mila miliardi e

che ne abbiamo rimodulati, ridendo e scherzando, circa 600-700, mentre è ormai noto a tutti che l'ANAS ha 9 mila miliardi di residui passivi. Siamo di fronte ad un sistema squilibrato che tale resterà anche in futuro, perché ancora non riusciamo a compiere la scelta precisa di riconvertire i fondi che destiniamo alla grande viabilità verso settori che devono essere invece rilanciati (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ronzani. Ne ha facoltà.

GIANNI WILMER RONZANI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sia consentito di rilevare l'assenza, anche in questa occasione, dei ministri competenti. È vero che il Governo è rappresentato dai sottosegretari, ma ritengo che la discussione che stiamo affrontando avrebbe richiesto la presenza dei titolari dei dicasteri. Giudico quindi un fatto grave la loro assenza, anche perché stiamo discutendo un provvedimento che rischia di segnare profondamente il futuro del sistema dei trasporti nel nostro paese. È evidente che forse i ministri preferiscono rilasciare interviste ai giornali piuttosto che confrontarsi con il Parlamento!

Prima di entrare nel merito del provvedimento al nostro esame, signor Presidente, colleghi, desidero richiamare alcuni temi che si collegano direttamente alle questioni che stiamo affrontando questa mattina. In primo luogo vorrei ricordare le discussioni sul piano generale dei trasporti e sulle mozioni in materia di sicurezza stradale, che tanto hanno impegnato la Camera nei mesi scorsi. Da quel dibattito è emerso innanzi tutto che il nostro sistema dei trasporti è insicuro, squilibrato, unimodale e via dicendo. In secondo luogo, noi allora affermammo che il problema dei limiti di velocità non è che un aspetto, seppur importante, di una moderna e autentica politica della sicurezza. Tutti sanno (ma voglio ugualmente ricordarlo) che il 50 per cento degli incidenti si verifica nei centri urbani, dove il limite di velocità è di 50 chilometri orari, ma dove la situazione del traffico ha ampiamente su-

perato i livelli di guardia. In quel dibattito emerse inoltre che una politica della sicurezza (e tutti furono d'accordo su tale punto) implica la destinazione di una quota maggiore e crescente di risorse alle ferrovie, al cabotaggio e al trasporto pubblico.

Signor Presidente, onorevoli colleghi e, soprattutto, rappresentanti del Governo, del piano generale dei trasporti e dei problemi della sicurezza non ci si può ricordare solo quando si tratta di ridurre i limiti di velocità, per poi dimenticarsene in sede di legge finanziaria, come se le questioni non fossero strettamente collegate. Altrimenti si rischia di generare il sospetto, che io sinceramente ho, che si affrontino tali questioni soltanto per far fronte all'emotività che certi fatti provocano e per farsi un po' di propaganda personale.

È grave, ripeto, che in questa discussione sia il ministro dei trasporti, sia il ministro Ferri, che pure avrebbero dovuto avere molte cose da dire, brillino per la loro assenza. In Commissione il ministro dei trasporti ha fatto alcune rapidissime apparizioni, ma ritengo che su tali problemi si sarebbe dovuto svolgere un confronto di merito sia in Commissione sia in aula.

Signor Presidente, il secondo fatto cui intendo far riferimento è costituito dalle dichiarazioni rese recentemente dal ministro dell'ambiente, il quale, anch'egli sui giornali, visto che sempre meno si fa vedere in Parlamento, ha affermato che le grandi città stanno diventando una vera e propria camera a gas — sono parole del ministro, che peraltro condivido — e che ciò dipende dallo sviluppo abnorme, assurdo, della motorizzazione privata nel corso di questi anni, che ha prodotto e continua a produrre inquinamento, insicurezza e congestione del traffico.

Da questo punto di vista il ministro ha ragione, ma sfonda — devo dire la verità — una porta aperta. È il sistema che è insicuro, signor Presidente! È questo modello di sistema dei trasporti che produce inquinamento; di questo passo, il diritto alla mobilità rischia di sopprimere se stesso e, in ogni caso, confligge sempre più

con il diritto a respirare aria pulita e con la sicurezza.

Mi chiedo quale rapporto esista tra la diagnosi fatta dal ministro dell'ambiente, che per la verità è condivisa in Parlamento da un ampio schieramento di forze sociali e politiche, ed i tagli indiscriminati contenuti nella legge finanziaria.

Se le cose stanno così, l'interrogativo che ci poniamo e che poniamo ai colleghi della maggioranza, dato che su questo problema, come è emerso durante i lavori della Commissione, esiste anche tra di loro un dibattito aperto, è il seguente: che rapporto hanno la legge finanziaria e la legge collegata con le finalità e gli obiettivi del piano generale dei trasporti?

In altri termini, che rapporto esiste, signor Presidente, onorevoli colleghi e rappresentanti del Governo, tra la legge finanziaria e le mozioni sulla sicurezza stradale, tra la legge finanziaria ed il piano di risanamento delle ferrovie; tra l'esigenza di potenziamento del trasporto pubblico, per allentare la morsa nella quale vivono le grandi città, ed il disegno di legge di accompagnamento, tra le scelte, da tutti condivise, del piano generale dei trasporti e le norme di questo provvedimento che riguardano, per esempio, l'economia marittima ed il trasporto aereo?

Signor Presidente, la nostra opinione, che credo corrisponda a quella di molti colleghi della maggioranza, è che non esista alcun rapporto di coerenza tra la legge finanziaria e le tante cose che tutti ci siamo detti in relazione al futuro della politica dei trasporti nel nostro paese.

La nostra opinione è che il disegno di legge in esame, che pure è stato modificato in Commissione, contenga norme inique e sbagliate, che contraddicono apertamente l'esigenza, da tutti condivisa a parole, di spostare quote di traffico dalla strada alle ferrovie, di sviluppare il cabotaggio, di potenziare il trasporto pubblico e quello aereo.

Ma se è così, signor Presidente, che senso ha votare piani, programmi e mozioni in Parlamento, se poi alla prova dei fatti gli obiettivi indicati vengono sistematicamente disattesi e contraddetti da

una politica che va in tutt'altra direzione?

Esagero, signor Presidente? Non credo, e sono convinto che l'intervento della collega Donati abbia confermato che non esageriamo quando poniamo tali questioni. Mi pare che una conferma in questo senso sia venuta ieri sera anche dalla manifestazione che i lavoratori del mare hanno organizzato di fronte alla Camera, proprio per chiedere la modifica di alcuni articoli, probabilmente quelli più ingiusti, di questo provvedimento.

Se non esagero, allora non può non preoccuparci il fatto che la discussione che finora si è svolta non è per qualità e quantità — lasciatemelo dire — neppure lontanamente paragonabile a quella che si è svolta, per esempio, sui limiti di sicurezza o sul piano generale dei trasporti, come se oggi non stessimo discutendo sul modo con cui dare attuazione ad alcune indicazioni contenute nella mozione sulla sicurezza, sul modo cioè in cui realizzare un sistema dei trasporti integrato, intermodale, davvero più europeo, più competitivo e sicuro, meno costoso e meno inquinante!

L'offensiva controriformatrice — visto che è di questo che forse occorre parlare concretamente — espressa attraverso il disegno di legge in esame e sostenuta dalla *lobby* dell'auto opera, secondo noi comunisti, signor Presidente, un po' su tutta la linea e riguarda tutti i nodi e tutti i comparti del settore dei trasporti.

Essa investe, infatti, il trasporto aereo, al quale vengono destinate le briciole, nonostante l'ormai indilazionabile esigenza — da tutti condivisa — di adeguare il nostro sistema aeroportuale, di accrescere gli *standards* di sicurezza dei nostri aeroporti e del trasporto aereo.

Ma i tagli e l'offensiva riguardano anche le ferrovie, dove è stato rifinanziato il progetto per l'alta velocità, volto a modernizzare l'intero sistema, ma dove si compiono scelte — lo ha ricordato poc'anzi la collega Donati — come quella di non corrispondere agli obblighi di servizio: il che finirà con il mettere in discussione le linee ferroviarie secondarie. Tali linee vanno ristrutturare e riorganizzate, non soppresse! Ma

pensiamo davvero che l'Italia possa reggere alla sfida del 1992 con un sistema ferroviario più piccolo? Noi riteniamo che anziché parlare di proroghe sia necessario porre mano ad una politica di investimenti, per rendere competitive anche le tratte locali.

La bufera che sta investendo i vertici delle ferrovie statali rende più urgente una riforma della legge istitutiva dell'ente, in modo da garantire maggiore efficienza, managerialità, trasparenza ed una effettiva distinzione tra politica e gestione. Noi ci auguriamo che il Parlamento possa, al più presto, esaminare le proposte di riforma, compresa quella presentata dal gruppo comunista.

Guai, però, onorevoli colleghi, se non ci accorgessimo che è possibile elevare la soglia di competitività delle ferrovie soltanto attraverso una politica di investimenti degna di questo nome! Solo in questo modo è infatti possibile aggredire alle radici una delle cause principali degli squilibri che caratterizzano il nostro sistema dei trasporti. Il disavanzo e la crisi nascono da qui, dal fatto cioè che in questi anni — diversamente da quanto è avvenuto in Europa — al sistema ferroviario italiano è stato assegnato un ruolo marginale e residuale. In proposito, Presidente, voglio ricordare un dato emblematico. Il 26 ottobre 1987, con la sola assenza dell'Italia — un'assenza, a mio avviso, gravissima — i governi della Germania federale, della Francia, dell'Inghilterra, del Belgio e dell'Olanda hanno deciso di costruire entro il 1993 — pensate, entro una manciata di anni! — il tunnel ferroviario sotto la Manica, ed un sistema di linee ad alta velocità che collegherà le principali capitali europee, con 120 treni veloci. Ma da noi la scelta non è stata e non è quella della intermodalità, del combinato o dell'alta velocità! Forse a parole, ma non nei fatti! Da noi la scelta è invece quella di apportare tagli ad un settore nel quale soltanto una politica di investimenti può consentirci di acquisire — tale è la questione che ci sta dinanzi — consistenti quote di traffico passeggeri e merci.

Ma i tagli e l'offensiva riguardano anche il settore marittimo, dove grazie alla nostra iniziativa è stato respinto — almeno credo — il tentativo di affossare (probabilmente uso un termine un po' pesante ma la cui utilizzazione ritengo opportuna in questa occasione) la flotta pubblica, svenendo alcune navi e affidando i servizi turistici agli armatori privati. Per tale comparto rimangono — e lei lo sa, onorevole relatore — norme odiose ed inaccettabili, ad avviso del gruppo comunista. Mi riferisco al tentativo di eliminare il servizio di portabagagli, al di fuori di una riforma complessiva del lavoro portuale, per infliggere, in questo modo, un colpo alle compagnie portuali. Mi riferisco altresì alle norme in materia di prepensionamento, con le quali sono stati introdotti, per i lavoratori marittimi, criteri diversi da quelli previsti per altre categorie. Ne consegue che se la relativa norma del disegno di legge fosse approvata nel testo della Commissione noi avremo gruppi di lavoratori marittimi costretti, pur avendo trascorso una vita sul mare, ad andare in pensione con il minimo. Il che, a nostro avviso, signor Presidente, è inaccettabile!

Infine — e vengo all'ultimo punto del mio intervento — i tagli e l'offensiva controriformatrice riguardano il trasporto pubblico locale, dove la contraddizione tra propositi annunciati da tutti (Governo, Parlamento, forze politiche, forze sociali e sindacali) e scelte concrete operate dal Governo è più evidente e madornale. Con la legge finanziaria si dice — lo ricordava la collega Donati — che il fabbisogno necessario a ripianare il disavanzo è di 4.428 miliardi. Tutti sanno, però, che il fabbisogno reale è di 5.600 miliardi, perché sono anni che non si è proceduto al necessario ripiano. Tutti, quindi, sanno che il fabbisogno è sottostimato, eppure, con la legge di accompagnamento esso viene ridotto di 400 miliardi a partire dal 1989. I conti sono presto fatti: all'appello mancano 1.200 miliardi per le aziende pubbliche di trasporto.

Penso che tale scelta sia sbagliata, addirittura suicida, perché rischia di paralizzare le aziende e di compromettere l'esi-

stenza stessa del trasporto pubblico per un complesso di ragioni che mi pare opportuno ricordare, vista la gravità delle decisioni che stiamo per assumere. La prima è che questa norma, che riduce di 400 miliardi i trasferimenti alle aziende pubbliche, viene proposta a due mesi dall'inizio dell'esercizio finanziario 1989, dopo che per anni le aziende hanno potuto contare su un'entrata certa, rivalutata, anche se in maniera non soddisfacente, di anno in anno in rapporto al tasso di inflazione.

Mi chiedo, dato che in quest'aula molto spesso si fa appello alla modernità delle forze politiche, quale impresa possa reggere, in assenza di un minimo di certezza finanziaria ed in presenza di una massiccia quanto improvvisa riduzione delle risorse sulle quali era convinta di poter contare, non avendo per altro la possibilità di disporre di risorse proprie.

Il secondo motivo del nostro giudizio negativo risiede nel fatto che il provvedimento scarica l'onere dell'eventuale ripiano sugli enti locali, nel momento in cui, con la legge finanziaria per il 1989, si riduce la loro capacità di indebitamento e non si riconosce loro un'effettiva autonomia impositiva. Anche in questo caso il risultato è presto detto: i comuni dovranno decidere se ripianare i disavanzi delle aziende o se fare alcune opere pubbliche primarie. Mi sembra davvero un risultato incredibile.

L'ultima ragione per la quale noi contestiamo il provvedimento alla radice è il fatto che, se le aziende dovessero compensare la minore entrata di 400 miliardi aumentando le tariffe, tale aumento si aggirerebbe attorno al 30 per cento: un incremento inaccettabile per un complesso di ragioni e che, in ogni caso, avrebbe effetti dirompenti sul costo del biglietto, sulla domanda di trasporto pubblico, finendo per favorire un ulteriore sviluppo della motorizzazione privata. Tutto ciò non si deve affatto verificare, se vogliamo davvero, anche per questa via, potenziare ed incoraggiare il trasporto pubblico.

Come non vedere infine, signor Presidente, che la scelta di ridurre il fondo per il ripiano, trasferendo 400 miliardi in meno

alle aziende pubbliche, si accompagna ad una decisione altrettanto grave, assunta anch'essa con la legge finanziaria, cioè alla scelta di ridurre di 400 miliardi il fondo per gli investimenti? Mi chiedo se davvero sia possibile ed accettabile che venga ridotto il fondo per gli investimenti in un settore nel quale l'equilibrio di bilancio — che pure viene indicato come obiettivo da raggiungere — può essere realizzato soltanto se, attraverso una politica di investimenti, sarà possibile razionalizzare e riorganizzare le aziende pubbliche di trasporto.

Vorrei soltanto invitare i colleghi a riflettere su un dato: in Italia gli autobus sono circa 45 mila ed ognuno di essi dura in media dai 10 ai 12 anni. Questo vuol dire che il *turn-over* dei mezzi pubblici circolanti (autobus, tram e filobus) dovrebbe interessare mediamente 4-5 mila mezzi all'anno, se vogliamo, come da tutti sostenuto, migliorare la qualità del servizio ed incoraggiare l'uso del mezzo pubblico. Solo così, infatti, può giustificarsi un aumento delle tariffe; in caso contrario, la gente utilizzerà la macchina e non il mezzo pubblico. Inoltre, là dove l'alternativa del mezzo pubblico è stata indicata concretamente, il ricorso ad esso è stato consistente, a conferma che la gente è disposta a servirsi del mezzo pubblico a condizione però che rappresenti un'alternativa concreta alla motorizzazione privata.

Sempre che vogliamo dare un senso allo stesso provvedimento sui parcheggi, approvato dal Senato e che verrà discusso in questo ramo del Parlamento! Mi chiedo, infatti, che senso abbia individuare con quel provvedimento i parcheggi come luogo di interscambio, se poi dall'altra parte comprimiamo i contributi, i finanziamenti e gli investimenti nel settore del trasporto pubblico locale. Se non prevediamo i necessari finanziamenti perché sia possibile, una volta lasciata la macchina al parcheggio, utilizzare il mezzo pubblico, emergerà con chiarezza la contraddittorietà del provvedimento oggi al nostro esame, che in ogni caso rivela l'assenza di una politica organica del trasporto pubblico urbano.

Una politica di investimenti è necessaria perché è indispensabile garantire la sicurezza degli autobus attraverso il rinnovamento del parco dei mezzi circolanti; ed un mezzo nuovo è sicuramente un mezzo più sicuro. La sicurezza non è soltanto un problema di limiti di velocità; nei centri urbani è la risultante di un diverso rapporto tra mezzi pubblici e mezzi privati in circolazione.

Gli 800 miliardi previsti in un primo tempo erano appena sufficienti, secondo il parere del gruppo comunista, per portare avanti una politica che fosse in grado di riorganizzare le aziende e rinnovare il parco mezzi circolanti, con l'assegnazione di risorse per rendere efficiente e competitivo il trasporto pubblico locale. La legge finanziaria di quest'anno, viceversa, stanziava solo 400 miliardi, 50 miliardi in più rispetto ai 400 stanziati sette anni fa, allorché con la legge n. 151 si istituì il fondo per gli investimenti. È incredibile, signor Presidente!

Da questo punto di vista le critiche che abbiamo formulato nei confronti del provvedimento hanno un saldo fondamento: emerge infatti chiaramente come esso — tutto sommato — vada nella direzione opposta a quella, da tutti indicata, di un rafforzamento e di un forte rinnovamento del trasporto pubblico locale. Come non vedere il segno negativo di questo provvedimento? Come non rendersi conto che, in conclusione, sarà l'armatura complessiva del paese ad uscire indebolita da questa politica dei trasporti? Come si può pensare di essere competitivi se complessivamente il sistema dei servizi e dei trasporti è quello che stiamo costruendo anche con questi provvedimenti?

Queste critiche, signor Presidente, non sono venute soltanto dal gruppo comunista, ma anche da parte di alcuni tra i relatori, che pure hanno accolto taluni nostri emendamenti.

Do atto che l'articolo 1 del provvedimento in qualche sua parte ha subito alcune modifiche, a conferma però della giustizia delle nostre osservazioni. Tali modifiche tuttavia — è questo il punto che mi differenzia dal relatore — non hanno

mutato la filosofia del provvedimento, che penalizza duramente il sistema dei trasporti. Eppure la scadenza del 1992, le scelte degli altri paesi europei, le opzioni contenute nel piano generale dei trasporti, l'emergenza del traffico e il fatto che da qui al 2000 vi sarà un incremento del 40 per cento del traffico merci, richiederebbero massicci investimenti, oltre che l'avvio di un'effettiva politica di riforme.

Domandiamoci quanto costerà allo Stato e alla collettività l'assenza di una politica dei trasporti degna di questo nome; quanto costerà, ad esempio, all'economia e alle imprese la scelta di trasportare l'80 per cento delle merci su strada; o ancora — visto che ieri abbiamo ascoltato anche il ministro della sanità — quanto costerà alla sanità pubblica un sistema dei trasporti interamente su gomma, che produce stress, forme di nevrosi collettive e finanche, in certi casi, malattie cancerogene. Non è un costo, questo, per la collettività? Possiamo noi non considerare l'effetto e l'impatto di questa politica dei trasporti sul nostro paese, sull'economia, sulla società e sulla salute della gente?

Signor Presidente, molte critiche sono venute anche da parte di un largo schieramento di forze sociali e politiche, e in ogni caso sono emerse apertamente e chiaramente nel corso delle audizioni svolte dalla nostra Commissione.

È apparso, in primo luogo, come la logica ispiratrice del provvedimento non sia quella di finalizzare lo sforzo ad un aumento dell'efficienza e della produttività del settore dei trasporti, bensì quella dei tagli indiscriminati, tanto sul versante dei contributi di esercizio che su quello degli investimenti.

Un secondo dato, corposo, politico, che è emerso durante le audizioni, è rappresentato dall'esistenza nel disegno di legge di elementi di vera e propria controriforma: si operano tagli, ma si rinvia ad un secondo tempo (che non verrà mai) ogni ipotesi di riforma di questo o quel comparto del settore dei trasporti. Intanto, con un provvedimento tanto confuso quanto pasticciato, si definanziano e si snaturano le leggi pree-

sistenti. È quanto sta avvenendo, ad esempio, per la legge n. 151 del 1981, quando tutti invece riconoscono che molte delle norme contenute nell'articolo 1 del disegno di legge avrebbero dovuto essere discusse proprio nell'ambito della riforma di quella legge. Questa questione, signor Presidente, signori rappresentanti del Governo, rimane aperta.

In terzo luogo, nel corso delle audizioni è emerso come in questo provvedimento, pur con le modifiche apportate, permangano norme inique ed ingiuste, che avranno effetti sociali pesanti per quanto riguarda il trasporto pubblico e l'economia marittima.

Sono queste le ragioni, signor Presidente, del nostro impegno e dei nostri emendamenti, che riflettono l'orientamento di un vastissimo schieramento di forze sociali e sindacali e che sono tesi a cambiare radicalmente il provvedimento nel corso dell'esame in Assemblea. Questo a partire dall'esigenza di trasferire alle aziende pubbliche risorse adeguate, di eliminare e rivedere le norme sul prepensionamento e di modificare le disposizioni relative al servizio di portabagagli. Lo scopo è di rendere questo provvedimento, oggi pasticciato, confuso e sbagliato, funzionale all'obiettivo di costruire un nuovo sistema dei trasporti (*Applausi dei deputati dei gruppi del PCI, verde e federalista europeo*).

#### **Proposte di assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.**

**PRESIDENTE.** Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della prossima seduta l'assegnazione, in sede legislativa, dei seguenti progetti di legge, che propongo alla Camera a norma del comma 1 dell'articolo 92 del regolamento:

*alla III Commissione (Esteri):*

S. 788. — Senatori VETTORI ed altri: «Interventi di sostegno per i consorzi tra piccole e medie imprese industriali, commerciali e artigiane» (*approvato dalla X*

*Commissione del Senato) (3365) (con parere della I, della II, della V, della VI, della X e della XI Commissione);*

*alla X Commissione (Attività produttive):*

CORSI ed altri: «Nuove norme per l'attuazione della politica mineraria ed integrazioni alla legge 9 dicembre 1986, n. 896, in materia di ricerca e coltivazione delle risorse geotermiche» (3167) *(con parere della I, della III, della V, della VI, della VIII e della XI Commissione).*

#### **Si riprende la discussione.**

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Grippo. Ne ha facoltà.

UGO GRIPPO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori rappresentanti del Governo, desidero fare una premessa di ordine metodologico, che nasce essenzialmente dall'approfondito esame del disegno di legge compiuto in Commissione: sono sempre più convinto del fatto che i provvedimenti collegati alla legge finanziaria andassero approvati preventivamente.

Il disegno di legge n. 3200, dopo l'ampio dibattito svolto in Commissione, nel rispetto dei tempi convenuti, è risultato modificato in più punti. Non è mia intenzione ripercorrerne interamente il contenuto, perché preferisco soffermarmi su alcuni importanti aspetti di ordine generale del settore dei trasporti.

Iniziando proprio dal capo I, rilevo che all'articolo 1 al criterio di quantificazione della sovvenzione, in un primo tempo esclusivamente individuato nel passeggero trasportato, si è aggiunto quello del chilometro percorso. Il primo sistema infatti avrebbe causato una notevole differenziazione contributiva tra zone fortemente antropizzate ed altre con bassa densità abitativa, accentuando cioè in modo particolare l'isolamento delle zone montane o delle zone interne, o comunque di quelle scarsamente abitate. Ciò sarebbe

stato contraddittorio con la funzione sociale che sono tenuti ad assolvere i trasporti pubblici locali.

È indubbio che le disposizioni contenute nel disegno di legge rappresentino una svolta significativa per una gestione efficiente nei trasporti locali, almeno come definizione; ed è una svolta che va anche apprezzata per il suo realismo. In tal senso va letta anche la modifica che porta da 5 a 10 anni il periodo entro il quale si deve giungere all'equilibrio dei bilanci ed al risanamento delle gestioni delle aziende di trasporto.

Il disegno di legge costituisce un passo significativo nella direzione di una razionalizzazione dei sistemi di trasporto locali sotto due aspetti fondamentali. Riguardo al primo, è innegabile riconoscere che il comparto deve registrare inadempienze di ordine sia statale sia regionale: basti pensare alla mancata istituzione del CIPET, da una parte, e alla mancata redazione dei piani regionali dei trasporti, dall'altra.

La legge n. 151 del 1981 avrebbe dovuto essere riformata per poter svolgere un ruolo attivo nell'erogazione dei contributi. Il provvedimento in discussione vuole dunque correggere alcune deficienze accumulate dalla legge n. 151, in modo specifico rendendo le regioni responsabili di un progetto di razionalizzazione del trasporto collettivo, essenzialmente tramite la redazione, da parte di quelle ancora inadempienti, dei piani regionali dei trasporti e la conseguente individuazione dei bacini di traffico.

Tutti ciò costituirà indubbiamente un positivo aspetto di chiarezza istituzionale, ma soprattutto un elemento concreto per individuare le duplicazioni costituite da servizi svolti da aziende sovvenzionate (tali sovvenzioni rappresentano un esborso non giustificabile per le casse dello Stato) e per individuare, di contro, la modalità di trasporto che comporti un migliore servizio in termini di soddisfacimento della domanda e di affidabilità.

Si tratta comunque di un primo passo e di un intervento d'emergenza sul trasporto locale. Dobbiamo pure ammettere che in materia di trasporti spesso ci si è limitati a

stilare lunghi elenchi di opere infrastrutturali (quelli dell'ANAS, ad esempio), in assenza di qualsiasi giustificazione ed analisi dei problemi di trasporto, delle zone interessate e delle possibili soluzioni tecnologicamente più efficienti. Ci si è limitati a dare concessioni e contributi chilometrici per nuove linee alle più disparate imprese private, senza valutarne gli effettivi benefici per l'utenza ed i costi di esercizio; si sono cuciti insieme i singoli progetti presentati dalle varie aziende di trasporto, per presentare poi al Governo, spacciandole per piani, le più svariate richieste, secondo la solita logica di mettere in cantiere diversi provvedimenti di impossibile esecuzione. Tutto questo senza un'analisi delle scelte e senza una strategia di intervento nel breve, nel medio e nel lungo periodo in grado di risolvere un problema studiato e definito nei corrispondenti scenari temporali.

Gli obiettivi generali di una nuova politica di trasporti a livello nazionale e regionale vanno secondo me individuati nella difesa del diritto alla mobilità, inteso come possibilità di raggiungere in tempi accettabili i centri direzionali, nazionali e regionali, mediante lo sviluppo del settore del sistema di collegamento *intercity* e i diversi punti del tessuto urbano attraverso il sistema su ferro di tipo leggero; nella riduzione del costo globale di mobilità, inteso come somma del costo del sistema di trasporto (investimenti ed esercizio) e dei costi sopportati dagli utenti e dalla collettività (tempo di viaggio, inquinamento, *comfort*, eccetera).

Per perseguire tali obiettivi occorre disporre di chiari indirizzi e di una normativa in grado di far attuare da parte delle regioni e delle città metropolitane i piani di mobilità e dei trasporti urbani. Questi piani avrebbero dovuto essere articolati in strategie di intervento e in provvedimenti per il breve e medio termine che provvedessero a razionalizzare le risorse esistenti, realizzando quegli obiettivi in tempi brevi e procedendo al riordino amministrativo dei servizi pubblici e della gestione del traffico urbano mediante codici di circolazione speciale atti a garantire un mi-

gliore equilibrio tra i due sistemi di trasporto.

Si deve invece riscontrare, purtroppo, il prevalente interesse a concentrare risorse sui grossi investimenti infrastrutturali (ferrovie metropolitane, svincoli autostradali, eccetera), che, pur essendo necessari per affrontare adeguatamente il problema nel lungo periodo, sono anche di più costosa e lontana realizzazione e richiedono quindi un'analisi più accurata della strategia generale di assetto della mobilità. Il reale problema consiste nella scarsa attenzione agli aspetti dell'efficienza e nella impossibilità di gestire investimenti più consistenti.

Per realizzare un più razionale assetto del sistema di gestione dei trasporti va riscoperto il ruolo della struttura a scala metropolitana, che dovrebbe sovrintendere all'amministrazione unitaria degli interventi e dei servizi gestiti dai vari enti comunali, statali, parastatali e privati.

La legge n. 151 dovrebbe essere ulteriormente modificata, ponendo alcuni indispensabili punti fermi, tra i quali, in primo luogo, la definizione del piano regionale dei trasporti, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico, tendendo all'integrazione ed al coordinamento con i servizi ferroviari in modo da evitare forme di concorrenza. I programmi annuali e poliennali di investimento e di riordino dell'esercizio dei trasporti pubblici locali sono un altro capitolo di questo tipo di impegno. La definizione dei limiti territoriali dei bacini di traffico, che già con questo provvedimento vengono resi obbligatori, andrebbe poi ulteriormente precisata sulla base di criteri funzionali, partendo cioè dall'esigenza di organizzare il territorio e la mobilità, e definendo quindi i criteri programmatici e le direttive necessarie per l'elaborazione dei piani di bacino di traffico da parte degli enti locali, in coerenza con il piano regionale dei trasporti.

La disciplina dell'esercizio del trasporto pubblico andrebbe definita secondo una concezione unitaria del servizio per ambiti territoriali di bacino; così come sarebbe necessario promuovere e costituire con-

sorti tra enti locali per l'esercizio delle funzioni amministrative nell'ambito di ogni bacino di traffico.

Sarebbe altresì necessario definire, con legge regionale, i principi e le procedure per l'erogazione di contributi di esercizio, con l'obiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto, calcolando il costo economico standardizzato, i ricavi presunti delle tariffe minime stabilite per legge, e quindi i contributi da erogare alle imprese sulla base di parametri obiettivi.

Andrebbero inoltre analizzati i costi effettivi dei servizi di trasporto pubblico locale in base ai bilanci delle imprese di trasporto.

Si dovrebbe elaborare un programma di investimenti basati sul piano regionale e sui piani di bacino. Occorrerebbe infine valutare gli stanziamenti necessari per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico e privato, che rappresentano un altro importante capitolo del disegno di legge di modifica della legge n. 151.

Considerando del resto il notevole *gap* strutturale e funzionale della programmazione e della gestione dei sistemi di trasporto nazionale e regionale, si sarebbe potuto facilmente prevedere il grave rischio derivante dal mancato rispetto dello spirito stesso della legge n. 151, che fin troppo fideisticamente, potremmo dire, riteneva di poter adeguare il sistema agli obiettivi generali senza innescare contestualmente un processo di piano che mediante strumenti giuridici, finanziari ed amministrativi fosse capace di dare ordine e sviluppo alle politiche di settore degli enti e delle aziende. Questi infatti elaborano progetti che rispondono a logiche proprie, e diverse tra loro; di conseguenza non possono certo affrontare in maniera adeguata i problemi, ma anzi sovente ne creano degli altri.

Va puntualizzato, a mio avviso, che gli obiettivi di fondo di una politica nazionale dei trasporti devono tradursi in strategie politiche cogenti per tutti gli enti che operano con leggi e procedure proprie, come le regioni, le aziende di trasporto, gli enti

locali minori, le stesse ferrovie dello Stato, l'ANAS, eccetera. Il primo interessato è senza dubbio la regione, che dovrà considerare il piano settoriale dei trasporti come parte integrante — l'ho detto anche prima — di un piano regionale di sviluppo finalizzato ad obiettivi generali, di assetto e di riequilibrio territoriale, e specifici, di affidabilità del trasporto.

Tali obiettivi debbono essere perseguiti attraverso chiare normative e strategie di intervento, che riguardano l'impiego ottimale delle risorse preesistenti, sia delle infrastrutture che degli insediamenti già presenti sul territorio, utilizzandone le economie di scala ed evitando di raggiungere situazioni di congestione; la maggiore affidabilità e sicurezza del trasporto pubblico, specialmente di quello pendolare; la migliore accessibilità delle aree interne e di quelle depresse, essenzialmente per quanto riguarda il servizio pubblico; il miglioramento delle condizioni di trasporto nelle aree a maggiore densità, realizzando un maggiore equilibrio tra il trasporto pubblico e quello privato; la salvaguardia ambientale e socio-economica, di cui si è già parlato.

Le strategie devono a loro volta tradursi in chiari e qualificanti vincoli per gli enti operanti sul territorio.

I problemi di deficit finanziario delle aziende, tuttavia, non possono obiettivamente essere risolti soltanto nell'ambito della legge n. 151. Per il risanamento dei bilanci e per la copertura dei deficit occorrono nuovi strumenti, basati su una chiara formulazione di piani di riordino aziendale e su una loro attuazione pluriennale, con la previsione che, nelle more, le regioni debbano commissariare le aziende in difetto, potendo lo Stato sostituirsi anche alle regioni inadempienti. Se è lo Stato a dover pagare, esso dovrà anche assicurarsi un potere di intervento sostitutivo. Fare questa affermazione, colleghi, non significa essere antiregionalisti, né parlare contro la Costituzione.

A tale proposito va rilevato che, allo stato, non esistono programmi di riordino aziendale o di razionalizzazione del servizio per bacini di influenza di ogni

azienda. Recuperando lo spirito e gli adempimenti richiesti dalla legge n. 3 del 1979 sulla finanza locale, occorre imporre a tutte le aziende di trasporto regionale di elaborare piani di riorganizzazione dell'esercizio scientificamente fondati sulla domanda di mobilità del territorio di bacino e sull'integrazione delle linee gommate con quelle ferrate e con quelle di lunga percorrenza.

La carenza di programmazione regionale e di definizione degli ambiti territoriali di bacino e dei ruoli da assegnare ad ogni azienda da parte delle regioni va sanata entro pochissimo tempo con il potere sostitutivo esercitato dallo Stato, così com'è previsto dal disegno di legge n. 3200 al nostro esame. Si ritiene pertanto indispensabile che, sulla base di studi e documentazioni di mobilità, i bacini o anche le regioni presentino dei programmi unitari di assetto territoriale con caratteristiche di integrazione, di coordinamento e di flessibilità delle corse, in modo da rispondere al fabbisogno di ogni area di trasporto.

Allo stesso modo, nel campo della pianificazione, i comuni con più di 20 mila abitanti dovranno elaborare piani di circolazione per il trasporto collettivo e privato; e le province quelli di bacino; e le regioni quelli regionali, procedendo naturalmente da quest'ultimo livello, di natura generale e territoriale, fino a raggiungere il piano di natura urbana e locale.

Si tratta, nel complesso, per quanto riguarda le ferrovie dello Stato, di razionalizzare il sistema dei trasporti, se si vuole raggiungere un risultato ottimale ed economicamente valido; così come occorre intervenire con urgenza sulle ferrovie concesse per assicurare il risanamento ed il passaggio alle regioni, secondo il dettato della Carta costituzionale, ed indicando alcune intermodalità, che rappresentano uno dei fattori determinanti per lo sviluppo del trasporto e per la riduzione dei costi.

Per quanto riguarda le ferrovie occorrerà probabilmente rivedere gli stessi programmi, che non possono certo esaurirsi negli interventi relativi all'alta velocità. Anche a tale proposito si dovrà assicurare

trasparenza per le gare di affidamento delle relative opere.

Il settore aereo ha bisogno di ulteriori risorse per dare garanzie in tema di sicurezza e di razionalizzazione.

La negativa congiuntura dei traffici marittimi di questi ultimi anni ha richiamato con forza l'attenzione sulla debolezza dell'armamento nazionale, costretto a retrocedere su posizioni che ormai non sono neanche più di difesa, sotto l'incalzare della concorrenza internazionale, lo snaturamento del mercato del trasporto via mare e la mutazione delle tradizionali correnti commerciali. Si tratta di una debolezza maturata nel tempo, di fronte al permanere di caratteristiche strutturali che non hanno saputo adeguarsi all'esigenza dell'evoluzione imprenditoriale e tecnologica del trasporto marittimo. Tutto ciò è stato facilitato dall'assenza di una politica che avrebbe dovuto essere di coesione e di programmazione dell'intero comparto marinaro (cantieri, flotta, porti) e che invece non ha avuto la capacità né di indirizzare né di gestire con i requisiti indispensabili, cioè con immediatezza e concretezza, le problematiche dei singoli settori.

Non è un caso che sia la cantieristica che l'armamento e la portualità siano in profonda crisi e costituiscano in questo momento punti cruciali di tensione sociale e di conflittualità, per evitare che propositi di ridimensionamento vengano realizzati sulla scorta delle contraddizioni e del vuoto di politica in questa materia, verificatisi anche nel recente passato ed immotivati, in quanto sorretti spesso da calcoli meramente ragioneristici da parte di chi non ha tenuto in considerazione gli effetti e le prospettive che sicuramente si apriranno al momento di una più o meno vicina ripresa del settore.

La convergenza delle forze politiche sul riconoscimento dell'importanza che il comparto marinaro riveste all'interno dell'economia nazionale, sia come valore strategico per un paese che commercia sul mare sia come fonte di risorse, se adeguatamente potenziato e governato, costituisce indispensabile premessa e garanzia

per un suo effettivo rilancio e successivo sviluppo. L'attuale stato di degrado e di inefficienza del comparto in questione non deve rappresentare qualcosa attorno al quale gravitare, ma un punto di partenza da abbandonare al più presto, traendo esperienza dagli errori del passato per avviare una incisiva e concreta politica che abbracci la globalità delle tematiche, in un'ottica di programmazione e di opportuni adattamenti alle situazioni emergenti.

Solo in questo modo sarà possibile recuperare le deficienze e superare le carenze che il comparto ha continuato a denunciare in tutti questi ultimi anni, in termini sempre più evidenti, per collocarlo in un sistema di razionalizzazione e di redditività delle risorse impiegate.

In ordine al capo II del disegno di legge in esame, molte sono le aspettative e le reazioni. Come spesso avviene quando un settore attende da tempo nuove norme che lo disciplinino, l'opportunità data dall'odierno disegno di legge ha provocato un fiorire di emendamenti che travalicano anche le originali finalità del provvedimento. Senza dubbio tutto ciò è segno dell'esigenza, largamente condivisa, di giungere ad una reale competitività dell'intero settore del traffico di cabotaggio.

D'altronde i numerosi emendamenti proposti invadono anche aspetti sui quali insistono specifici disegni di legge all'esame delle Commissioni di merito. Dobbiamo quindi approvare quelle innovazioni strettamente connesse a un contenimento della spesa pubblica, con riferimento ai trasporti ai quali ci riferiamo, esercitati dalle imprese a partecipazione.

Le modifiche apportate al testo governativo nell'esame in Commissione hanno tenuto conto delle esigenze, da più parti espresse, provenienti in special modo dalle regioni insulari, preoccupate di non subire conseguenze che mortifichino le esigenze economiche e sociali ora assolte dall'armatoria pubblica.

In tal senso il trasporto marittimo per esigenze turistiche non è stato escluso dai traffici cabotieri. Inoltre i previsti aumenti

tariffari opereranno in modo minore sui residenti e sui prodotti tipici ed economicamente importanti per la regione.

L'ipotesi di vendere alcune navi appartenenti alla Tirrenia non è quindi più attuale; e comunque permettetemi di dire che su tale aspetto si è registrata un'attenzione superiore alle reali esigenze connesse ai problemi occupazionali.

La questione essenziale non è tanto quella di vendere del naviglio obsoleto, utilizzato solo in qualche mese dell'anno, quanto di essere consapevoli di operare affinché la necessaria razionalizzazione della flotta pubblica porti quest'ultima a rivestire, anzi a mantenere, una posizione primaria nel comparto.

Come ciò poi debba avvenire (se in virtù dell'ammodernamento delle navi o della vendita di quelle più obsolete o in altro modo) non ha molta importanza; importa invece che l'offerta complessiva di capacità di trasporto non muti.

In tal senso è significativo quanto previsto dal secondo comma dell'articolo 4 del provvedimento in esame, nel testo licenziato dalla Commissione, secondo il quale le misure di contenimento della spesa si inseriscono in un programma di razionalizzazione al quale partecipano, con varia intensità, tutti i soggetti interessati: esecutivo, sindacati, parti sociali, società.

Affinché le sovvenzioni di equilibrio non svolgano una mera funzione di rimborso a piè di lista, il terzo comma dello stesso articolo stabilisce che esse debbono basarsi su «parametri medi obiettivi desumibili dai costi dei servizi di linea gestiti dalle società non sovvenzionate che operano in regime di libera attività imprenditoriale, a parità di servizi resi e di mezzi nautici utilizzati».

Il disegno di legge in esame affronta anche i vari aspetti che concorrono alla formazione del costo totale del trasporto marittimo; il costo del servizio portabagagli non è più inserito nel prezzo del titolo di viaggio, trattandosi di un servizio facoltativo pagato direttamente dall'utente che ne usufruisce, così come accade nelle stazioni ferroviarie.

Non è facile minimizzare e non accor-

gersi che tale cambiamento causerà notevoli difficoltà per le compagnie portuali operanti nei porti specializzati nel traffico cabotiero (penso a Cagliari, a Palermo ed a Napoli), nei quali il servizio portabagagli rappresenta un'elevata quota percentuale degli introiti totali. Per questo ritengo che forse un emendamento specifico al riguardo potrebbe svolgere una funzione di contenimento dell'impatto prodotto da quanto stabilito dal disegno di legge in esame. In sostanza, lasciando invariata la facoltatività del servizio, si tratterebbe di riconoscere (in base a tariffe approvate dall'autorità concedente) un diritto di precedenza alle stesse compagnie marittime.

Penalizzare ancora di più un settore lavorativo che negli ultimi anni ha visto pressoché dimezzare la propria forza lavoro ritengo non gioverebbe a nessuno. Desidero ricordare, inoltre, che il contenimento dei costi del trasporto marittimo cabotiero passa attraverso una pluralità di fattori, ed opportunamente il sesto comma dell'articolo 4 è stato ampliato con il disposto in base al quale, entro cinque mesi dall'entrata in vigore del disegno di legge, il ministro della marina mercantile, sentite le organizzazioni sindacali di settore, le parti sociali e le società interessate, deve emanare norme per la riorganizzazione di tutti i servizi portuali e per l'unificazione delle tariffe.

In previsione dell'eccedenza di personale marittimo e amministrativo della flotta pubblica, il settimo comma prevede il pensionamento anticipato per coloro che abbiano compiuto cinquant'anni ed abbiano maturato trent'anni di contribuzione effettiva. Per coloro ai quali manchino al massimo tre anni per il raggiungimento del limite stabilito, è prevista la cassa integrazione guadagni; a tale riguardo vorrei chiedere al Governo di compiere uno sforzo ulteriore per eliminare completamente tale sistema e per non stabilire un precedente con la previsione della cassa integrazione guadagni nel settore marittimo.

Permettetemi di esprimere le mie perplessità per una formulazione che non richiama (ma un provvedimento simile do-

vrebbe contemplarlo) quanto previsto dalla legge 5 dicembre 1986, n. 856; mi riferisco alle previsioni concernenti le norme per la ristrutturazione della flotta pubblica, capaci di distinguere il contenuto del comma in questione da una forma di licenziamento, ancorché anomala. In effetti, andare in pensione con trent'anni di contribuzioni significa maturare una pensione di valore piuttosto basso.

Per tale ragione sarebbe più opportuno, anche per non creare una sperequazione tra lavoratori di una stessa società pubblica (sicuramente censurabile successivamente dalla magistratura competente), che anche il disegno di legge in esame prevedesse che il trattamento di pensione venga liquidato sulla base dell'anzianità contributiva aumentata di un periodo pari a quello compreso tra la data della risoluzione del rapporto di lavoro e quella del compimento dell'età per la pensione di vecchiaia. Mi risulta, comunque, che il Governo si appresterebbe a presentare in tal senso un emendamento che tenga conto del dibattito svoltosi.

Si tratta, anche in questo campo, di un primo intervento, al quale seguiranno altri tre provvedimenti già approntati — devo dire con molta solerzia — dal ministro Prandini: quello che riguarda il cabotaggio, quello sulla portualità e quello sulla nautica da diporto. Di conseguenza, si aprirà certamente un dibattito che mi auguro sia proficuo per il rilancio dell'economia marittima del nostro paese (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Piredda. Ne ha facoltà.

**MATTEO PIREDDA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo, il mio intervento si svolge in parziale dissenso dal mio gruppo, poiché mi sono trovato, anche durante i lavori in Commissione, a riscontrare una netta differenza di posizioni con lo stesso, rispetto ad alcune questioni che certamente hanno sapore regionalistico ma che ritengo debbano essere affrontate dal Parlamento nazionale nell'interesse generale

del paese e non soltanto con riferimento agli aspetti particolari delle isole.

Sono tuttavia d'accordo sia sulla relazione presentata dal Governo sia sulle relazioni svolte dai relatori sia sull'intervento del collega Grippo. Solo su alcuni particolari aspetti ritengo, invece, sia mio dovere far sentire alcuni ragionamenti che dovrebbero indurre Governo e maggioranza ad un diverso approccio al problema.

Sono ovviamente d'accordo sulla necessità che il servizio di trasporto pubblico su terra (su gomma o rotaia) e su mare (società di navigazione convenzionate o private) debba rispondere ad una pluralità di logiche, come per esempio quella dell'efficienza e dell'efficacia: efficienza per una minore spesa ed efficacia per una maggiore capacità di rispondere ai bisogni, pur con costi minori. Efficienza ed efficacia che devono entrambe rispondere ad una strategia del trasporto pubblico che deve favorire soprattutto l'elevamento del livello civile delle popolazioni, nonché la promozione del processo di sviluppo delle diverse aree interessate al servizio di trasporto pubblico.

In questo quadro generale si collocano i problemi particolari delle relazioni di traffico marittimo riguardanti il sistema generale italiano e alcune isole: mi riferisco in particolare alla più isolata delle isole e cioè alla Sardegna.

Credo che nessuno possa sostenere per singole regioni la necessità di assurde differenziazioni nella fruizione del servizio del trasporto pubblico su strada. Le popolazioni residenti in Sardegna devono trovarsi esattamente nelle stesse condizioni delle popolazioni che risiedono in una qualunque altra regione d'Italia. Nel trasporto su ferrovia le popolazioni della Lombardia devono essere uguali alle popolazioni della Sardegna, sia per quanto riguarda le tariffe sia per quanto riguarda agli altri aspetti del trasporto su ferrovia. Altrettanto dicasi per il trasporto aereo.

Per quanto riguarda invece un particolare tipo di trasporto, quello marittimo, deve essere evidenziata una prima differenza tra le varie regioni italiane, consistente nel fatto che alcune regioni non

sono assolutamente interessate, in via principale, allo stesso. Mi riferisco non solo alle regioni interne, ma anche a molte di quelle rivierasche, per le quali il trasporto marittimo può rappresentare una sorta di lusso, che ovviamente le relative popolazioni non possono che pagare al costo di mercato.

Per una sola regione italiana il trasporto via mare è assolutamente essenziale, non esistendo sistemi alternativi. Chi voglia recarsi da Milano a Reggio Calabria o in qualunque altra parte d'Italia dispone di almeno tre moduli di trasporto (forse anche quattro, se consideriamo l'autostop, sistema ovviamente non consentito in mare...): la ferrovia, il trasporto su gomma, pubblico e privato, e il trasporto aereo. Chi invece voglia recarsi da Milano a Cagliari non può disporre di altrettanti sistemi di trasporto: arrivati al punto in cui finisce la terra e inizia il mare, non vi è altra possibilità che farsi trasportare via aerea o mare dal servizio pubblico o da quello privato.

Osservo anche che nel disegno di legge in esame ci si è costantemente riferiti, anche in materia di tariffe, al costo del trasporto praticato dai privati, che è stato adottato, appunto, come termine di riferimento. Se il settore privato viene assunto come punto di riferimento, ciò deve accadere in tutte le modalità di trasporto. Alcuni dei colleghi intervenuti nel dibattito si sono richiamati, per quanto riguarda le tariffe di trasporto, al carico di personale per unità di navigazione ed hanno tutti sottolineato la notevole differenza esistente in tal senso, a seconda che si tratti di armatori privati o pubblici. Gli armatori privati, infatti, hanno mediamente un carico di personale inferiore del 30 o del 40 per cento a quello degli armatori pubblici.

Il riferimento al trasporto marittimo privato, anziché alle Ferrovie dello Stato in relazione al solo elemento delle tariffe rappresenta una sorta di passo indietro rispetto alle logiche di uno Stato moderno che intervenga a sostegno dei bisogni dei cittadini e significa un ritorno ai tempi nei quali chi aveva bisogno di un servizio, se

aveva i soldi per pagare, lo otteneva, altrimenti non poteva usufruirne.

In Commissione si è svolto un lungo dibattito ed il mio gruppo mi ha accusato di essere stato più cattivo o più contrario al Governo dei comunisti, per il fatto di non aver mai votato a favore della maggioranza. Come avrei potuto votare a favore della stessa? Ad un certo punto, infatti, il relatore per la maggioranza, onorevole Sanguineti, ha presentato un ordine del giorno che ipotizzava il passaggio alla Tirrenia delle relazioni di traffico attualmente gestite dalle ferrovie dello Stato. Ovviamente ho dovuto presentare un emendamento che si muoveva nella direzione esattamente opposta, che auspicava cioè il passaggio alle Ferrovie dello Stato di tutte le linee di traffico esercite dalla Tirrenia. Al riguardo, ho anche tenuto conto di quanto ha affermato un rappresentante della regione sarda (e ricordo che la regione, in materia di trasporti, ha una competenza costituzionalmente riconosciuta). Questo assessore della regione sarda, che non appartiene al mio partito (quindi non c'è con lui alcun collegamento ideologico), ci ha infatti dichiarato che alla regione sarda interessa la pluralità dei mezzi di trasporto, se non altro perché sia possibile, quando sciopera un settore, rivolgersi almeno ad un altro tipo di trasporto. È quanto avviene per il cittadino di Milano che, dovendo venire a Roma, quando c'è lo sciopero delle Ferrovie dello Stato può scegliere tra il pullman, la macchina o l'aereo. Occorre, ripeto, rendere uguali le opportunità di trasporto tra Milano e Roma e tra Milano e Cagliari.

L'ipotesi alla quale mi sono riferito è stata suffragata dal collega relatore, in Commissione, con le stesse motivazioni che ha ripetuto in Assemblea. Mi sono anche meravigliato di questa sorta di insistenza (per dirla in termini benevoli) del relatore su tale punto. Egli a suo sostegno ha citato la relazione (nientepopodimeno) di quegli «attenti» amministratori della cosa pubblica che sono i dirigenti delle Ferrovie dello Stato, i quali argomentavano, molto distratti per tante altre cose e attenti a questo tipo di problema..., che il

servizio di traghettamento marittimo gestito dalle Ferrovie dello Stato costava all'erario molto di più di quanto non costasse, sempre all'erario, la stessa relazione di traffico gestita dalla Tirrenia. Ergo, preoccupati dai bilanci delle Ferrovie dello Stato, trovavano l'occasione di riequilibrarli dicendo: «passatelo alla Tirrenia» (*Commenti del deputato Baghino*). E naturalmente, come mi suggerisce il collega Baghino (che in quanto genovese io pensavo fosse più filo-Tirrenia, mentre invece è moderatamente equilibrato nelle preferenze verso queste alternative modalità di trasporto), il grande gestore dell'economia delle Ferrovie dello Stato (ed anche il relatore) si dimentica di fare qualche considerazione su una legge costituzionale, concordata tra Stato e regione. Tale legge, al fine di garantire la continuità territoriale tra Sardegna e resto d'Italia, in modo attento e per non dare spazio alle pur giuste tendenze separatiste di una parte della popolazione dell'isola, aveva stabilito la distanza in virtuali 100 chilometri. Ciò, ripeto, per assicurare quella continuità territoriale, signor Presidente e onorevoli colleghi, che trova spazio, per quanto riguarda la Sicilia, anche in questo disegno di legge n. 3200, quando si richiama giustamente l'esigenza di portare a conclusione il progettato studio di fattibilità del ponte sullo stretto di Messina. Allora, se le Ferrovie dello Stato sono obbligate da normative nazionali ed europee a praticare tariffe su virtuali 100 chilometri, l'illustre amministratore delle Ferrovie dello Stato non dovrebbe dire cose che sono ingannevolmente chiare in una tesi ben definita, con un certo interesse che tutti comprendiamo.

Mi sono permesso di presentare una serie di emendamenti in Commissione, riproponendoli anche in Assemblea. Può darsi che questa sia una seconda circostanza per la quale verrò censurato dal mio partito, ma credo che sia doveroso rispondere ad esigenze di perequazione all'interno del sistema nazionale (indipendentemente dalla fiducia accordata al Governo e dall'appartenenza ad un determinato partito).

Il primo emendamento che ho presentato non è ispirato a posizioni di tipo sardista: esso riguarda l'articolo 1, con riferimento ai cosiddetti poteri sostitutivi su cui avevo sollevato qualche perplessità in Commissione, soprattutto a proposito della definizione del piano regionale dei trasporti e dei bacini di traffico. Poiché ritengo giusta la considerazione che non si possa procedere all'infinito senza che le regioni adempiano al proprio dovere, occorre innescare un meccanismo di poteri sostitutivi volti a coprire alcune inefficienze.

Il secondo comma, lettera c), dell'articolo 1 del disegno di legge dispone che qualora la regione dovesse risultare inadempiente — non ci si riferisce a quella sarda in particolare — il Ministero dei trasporti provvede in sostituzione, entro il 1989, alla definizione del piano regionale per i trasporti e dei relativi bacini di traffico. In proposito, ritengo necessario dare spazio alle regioni affinché proponano eventuali osservazioni: non dico che si possa ammettere che l'inadempienza regionale sia sempre paralizzante, la mancanza di iniziativa va superata consentendo però alle regioni di avanzare osservazioni; il Governo potrà tenerne conto o meno, ma il potere delle regioni di proporre alcune questioni di interesse locale non va assolutamente disatteso.

Sempre in materia relativa al capo I, voglio ricordare, signor Presidente e signori del Governo, che la Sardegna ha subito in materia di trasporti ferroviari una sorta di discriminazione non positiva, dal momento che ha avuto, unica regione italiana, la destinazione di elettrificazione della rete regionale con il sistema monofase, diversamente dal resto d'Italia. Auspicherei che il Governo rivedesse tale aspetto: anche se non ho presentato un emendamento in proposito, tengo tuttavia a sottolineare che la Sardegna corre il pericolo di una ulteriore marginalizzazione, proprio per il differente sistema di elettrificazione ferroviaria.

Nelle linee di minore importanza non vi è un equilibrio tra entrate ed uscite, ma occorrerebbe anche dire che deve proba-

bilmente essere ricercata una più accorta gestione delle risorse e del personale.

Chiunque di noi sia entrato in una stazione ferroviaria per una qualsiasi operazione, avrà potuto constatare che vi è una sorta di meccanismo infernale per cui il lavoro viene irrazionalmente suddiviso tra molte persone. Certo noi condividiamo l'auspicio che in Italia venga recepito il principio del lavorare di meno per consentire a tutti di lavorare, ma il suddividere artificialmente un compito (che comporta per altro costi altissimi) credo sia un aspetto che dovrebbe essere riesaminato.

Se per percorrere la tratta ferroviaria Cagliari-Sassari, di 200 chilometri (come tante altre linee ferroviarie del Mezzogiorno), si impiegano cinque ore, con una velocità media di 53 chilometri orari, come si può sperare che i viaggiatori preferiscano il trasporto ferroviario ad altri tipi di trasporto? Non è proprio possibile!

Ebbene, per le ferrovie sarde sono stati decisi interventi molto costosi (anche per il sistema di elettrificazione) senza però rettificare il tracciato. Noi auspichiamo che la modernizzazione del sistema di trasporto ferroviario sardo diventi competitiva per la velocità di trasporto; auspichiamo altresì che il Governo esamini la possibilità di un accordo con la Francia per realizzare un sistema di trasporto ferroviario sardo-corso, che potrebbe, nella parte nord della Corsica, consentire un traghetto di sole tre ore verso la Toscana. Non si tratta di questioni avveniristiche, occorre un po' di buona volontà nell'affrontarle.

Nell'avviarmi alla conclusione, ribadisco che non vi deve essere alcuna differenza per i residenti in Sardegna sia per il trasporto interno sia per il trasporto aereo dall'isola al continente o in qualsiasi altra parte del mondo, e devono però esservi anche un'uguaglianza nel trasporto via mare per le distanze e costi che siano uguali a quelli ferroviari. In altre parole, se per una distanza ferroviaria di 200 chilometri (che è appunto la distanza tra Olbia e Civitavecchia) il prezzo del biglietto ferroviario è di 10 mila lire, la stessa cifra deve essere pagata per l'attraversamento di

quel braccio di mare. Nel provvedimento in esame sono invece ipotizzate alcune fattispecie che ritengo assurde. Io non contesto la filosofia di fondo del provvedimento, secondo cui occorre rendere più economico il servizio pubblico di trasporto, e conseguentemente diminuire il trasferimento delle risorse dallo Stato ai gestori dei trasporti, ma contesto che, con le argomentazioni addotte dal relatore, si dica che poiché il costo del servizio portabagagli è altissimo (si è parlato di una cifra totale vicina ai 40 miliardi) esso deve essere eliminato. Inoltre si vuole che la legge prescriva che chiunque intenda ricorrere al servizio di portabagagli dovrà sostenere il relativo onere. Benissimo. Il costo del traghettamento (con posto di ponte) da Olbia a Civitavecchia è di 10.700 lire e la Tirrenia versa alle compagnie portuali 3.400 lire. Ebbene vogliamo eliminare il servizio di portabagagli? Facciamolo pure, ma per serietà occorre scegliere tra due strade: la prima è che le 3.400 lire che la Tirrenia non verserà più alle compagnie portuali dovrebbero essere lasciate nella tasche del cittadino (che, d'ora in poi, dovrà sostenere in proprio le spese del servizio di portabagagli); la seconda, in alternativa, è che una metà vada ad economia dei trasferimenti dalla finanza pubblica alla Tirrenia e l'altra nelle tasche dei viaggiatori, come compenso del sacrificio che viene loro imposto. Invece, non solo non si riduce il prezzo del biglietto a fronte di un maggiore sacrificio, ma si stabilisce che «mediamente» (e non ho capito cosa significhi questo avverbio: forse in qualche caso si aumenta il prezzo del 40 per cento) le tariffe di trasporto verranno aumentate del 25 per cento. Tutto ciò è allucinante. Se si stabilisse che le tariffe per il trasporto pubblico in tutta Italia e su tutti i sistemi di trasporto aumentano del 25 per cento nessuno protesterebbe. Se invece si persegue solo il risanamento della Tirrenia che deve avvenire però sulla pelle della popolazione di una regione, noi non possiamo essere d'accordo. Per esigenze di giustizia nazionale, come deputato che rappresenta la nazione, voterò contro, sia pure mosso dalla considerazione degli interessi di una

particolare regione che ha scelto molto tempo prima di altre di essere italiana.

Gli argomenti da affrontare avrebbero dovuto essere molto più numerosi: si è parlato dei portabagagli, ma non dei nocchieri né di quei signori che — devo comunque dare atto al relatore di aver fatto cenno all'argomento — mettono i bloccaruote sotto le macchine. Eppure, tutto ciò andava eliminato.

Penso, signor Presidente, signori del Governo, onorevoli colleghi, che si potrebbe assumere, nei confronti della marina mercantile nel suo complesso, un atteggiamento che tenga conto delle esigenze vitali di alcune regioni. Tra Genova e Palermo — non me ne vogliano né gli amici di Genova né quelli di Palermo — vi è una linea alternativa che consente di spostare sul mare una relazione di traffico da ferrovia all'interno o da gommato, rispondendo così anche alle esigenze che con ampiezza sottolineava la collega Donati quando si riferiva allo stress psicologico di chi viaggia su strada e, quindi, alla maggiore sicurezza del viaggio in nave, nonché al minore effetto inquinante di quest'ultimo rispetto ai mezzi di trasporto su gommato. Nel viaggio in nave, inoltre, c'è una sorta di romanticismo.

**PRESIDENTE.** Onorevole Piredda, l'avverto, affinché possa regolarsi di conseguenza, che il tempo a sua disposizione sta per finire.

**MATTEO PIREDDA.** La ringrazio, signor Presidente.

Questa sorta di romanticismo può anche essere pagato quando la nave è alternativa ad un altro mezzo di trasporto. Il romanticismo, però, non funziona nel viaggio verso la Sardegna perché si tratta di un trasporto privo di alternativa.

Pensiamo inoltre che non sia ammissibile una differenza di costo del trasporto fra residenti e turisti, perché questi ultimi sono essenziali all'economia della Sardegna; non è ammissibile che il turista milanese, per coprire un tragitto di 300 chilometri per scopi turistici, paghi una certa

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

cifra se si muove all'interno della penisola e il doppio se attraversa il mare per raggiungere la Sardegna.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
GERARDO BIANCO

MATTEO PIREDDA. In sintesi, chiediamo che vengano rivisti tutti gli aspetti relativi a questa relazione di traffico.

Un'ultima considerazione, signor Presidente: sul totale dei marittimi imbarcati dalla Tirrenia, il cui bilancio è per l'80 per cento costituito dai traffici da e per la Sardegna, i lavoratori residenti nell'isola (non mi interessa se sono nati a Napoli o a Genova) sono meno del 2 per cento. Quello che chiedevamo e chiediamo è che i porti di armamento delle navi operanti sulle linee da e per la Sardegna siano divisi tra le due sponde, e con ciò non difendo una tesi regionalistica assurda ma richiamo un istituto vigente a livello internazionale. La riserva di carico ed il protezionismo di bandiera, infatti, vengono praticati dagli Stati Uniti d'America, da tutti i paesi dell'Est europeo ed anche dall'Italia in una serie di convenzioni elencate dalla stessa Finmare.

Non si capisce, quindi, il motivo per il quale non debba essere tenuta in nessuna considerazione la richiesta sulla relazione di traffico con la Sardegna: se avesse interessato Stati sovrani, avrebbe comportato per lo meno una divisione al 50 per cento delle categorie che attengono al porto di armamento delle navi che operano nelle linee che interessano la Sardegna.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ciccardini. Ne ha facoltà.

BARTOLO CICCARDINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei inquadrare il mio consenso al lavoro svolto dai relatori e dalla Commissione in un concetto che si pone alla base della difficoltà che in questo periodo sta attraversando il trasporto pubblico locale, assieme ad altri

servizi che regolano la vita del nostro paese.

Negli anni settanta, di fronte all'esplosione della modernizzazione nel nostro paese, abbiamo acquisito un concetto di servizio pubblico che ha in qualche modo aumentato la rete dei trasporti ma ha anche distorto i fini del servizio stesso. Si tendeva a favorire il trasporto espletato con mezzi pubblici rispetto a quello espletato con mezzi privati: questo concetto moderno, necessario specialmente nella struttura delle nostre città e necessario per l'eguaglianza dei cittadini, era predominante negli anni settanta.

Così si affermava la mobilità del cittadino, prevista dalla Costituzione, non solo come un diritto astratto ma come un diritto concreto; la possibilità per qualsiasi cittadino, vivesse esso nella grande città o nei posti più lontani, di poter usufruire di un servizio pubblico che ne assicurasse la mobilità per recarsi al lavoro, per cercare migliori opportunità e per usufruire del proprio tempo libero. A tale concetto si è sovrapposta una concezione assistenzialistica, perché nella utilizzazione del servizio pubblico si è abusato di tutti quei congegni che avrebbero potuto favorire la fruizione del servizio pubblico da parte del cittadino. Da qui una serie di esenzioni, giustificatissime, legittimissime, che comportavano però un costo ed una spesa. Si sono avuti una politica tariffaria, per alcuni aspetti velleitaria e per altri aspetti addirittura demagogica (sottolineo il prezzo simbolico dei servizi pubblici), nonché una serie di gravami sociali quali, ad esempio, le esenzioni per categorie, che hanno finito col pesare sul servizio stesso, per non parlare delle esenzioni speciali, automatiche. Allorché, infatti, sui mezzi pubblici di trasporto nella città di Roma alcuni utenti «saltano» a piè pari la macchinetta per la oblitterazione, mi pare che si compia una confusione: come se «oblitterazione» discendesse dalla radice semantica di «oblio», nel senso di dimenticarsi di annullare il biglietto.

A questo si aggiunga il criterio di politica salariale sviluppatosi nelle aziende del servizio pubblico. Sono convinto che ancora

oggi le retribuzioni dei dipendenti delle aziende del settore dei trasporti non siano adeguate al particolare sforzo richiesto dalla guida di grandi mezzi; ma, a mio parere, si è raggiunto un punto di crisi quando le aziende pubbliche, che potevano beneficiare di maggiori contributi o comunque di maggiori possibilità di conseguire il pareggio a fine anno, hanno cominciato ad attuare una politica salariale differenziata da quella delle aziende private. Ne è nata una serie di agitazioni sindacali per ottenere la pubblicizzazione di società private: giustamente i dipendenti di queste ultime chiedevano l'inserimento nel settore pubblico, per usufruire non solo del salario dei dipendenti pubblici, ma anche di altre facilitazioni (come la riduzione del carico di lavoro).

Ricordo che quando ero sottosegretario per i trasporti mi fu proposto di emanare un decreto ministeriale di pubblicizzazione forzata di un'azienda concessionaria ferma da diversi mesi per uno sciopero ad oltranza indetto dai sindacati per ottenere la pubblicizzazione. Ritenni incostituzionale l'emanazione di un siffatto decreto, perché una tale decisione appartiene al potere politico e deve essere compiuta in base a principi generali di legge. Secondo un articolo della Costituzione una richiesta di tal genere non può venire da parte sindacale: nessuno può mettere in piedi una agitazione di tipo rivendicativo per togliere ad altri cittadini di questa Repubblica l'uso legittimo di un loro diritto e di una loro facoltà.

Questa serie di inconvenienti ha cambiato un po' la natura del servizio pubblico, portando ad un deficit cronico delle imprese del settore ed all'inefficienza del trasporto. Inoltre, le aperture attuate per legittime e non contestabili ragioni sociali sono diventate aperture rispondenti a ragioni non altrettanto difendibili. Una serie di sprechi ha reso storico il deficit di alcune aziende di trasporto.

Voglio affermare un concetto molto semplice: il servizio pubblico deve funzionare; non è servizio pubblico quello che non funziona. Se per accedere ad un ospedale serve una raccomandazione, in quel

momento il servizio non è pubblico. Se quel servizio chiude a causa di uno sciopero, in quel momento esso non è pubblico, in quanto inadeguato ai requisiti di mobilità, di sicurezza sanitaria e generale che devono contraddistinguerlo. Questa deformazione del concetto di servizio pubblico l'abbiamo subita negli anni cinquanta.

A ciò si è rimediato con un'iniziativa parlamentare altamente meritoria. Mi riferisco alla legge n. 151 del 1981 e voglio ricordare in questa occasione il mio amico e nostro ex collega, già presidente della Commissione trasporti, onorevole Marzotto Caotorta, che fu propugnatore di quella legge e che è oggi presidente della Federtrasporti. Devo infatti riconoscere che con la legge n. 151 si cercò di porre un limite ad un andamento che avrebbe condotto verso un deficit sempre più consistente ed un impegno sempre maggiore in termini di spesa dello Stato, a fronte di un fine non velleitario e irraggiungibile.

La legge n. 151 metteva l'accento sulle imprese, che in definitiva esercitano il trasporto, ma esiste un solo modo perché esse siano efficienti, giudicabili e paragonabili fra loro: l'economicità e la qualità dei servizi. L'attività delle aziende deve corrispondere ad una legge economica che per un certo periodo è stata dimenticata, quella dei costi e dei ricavi, dell'efficienza ad un determinato costo.

La legge n. 151 prevedeva che entro un certo termine si sarebbero dovuti risanare i conti economici delle imprese, e che ciò sarebbe dovuto avvenire con un costo *standard* (con oscillazioni tra un minimo e un massimo a seconda della qualità del servizio), al quale doveva corrispondere una percentuale di ricavo dell'azienda. In tal modo il contributo dello Stato sarebbe venuto a colmare solo la parte su cui esistevano dei gravami di natura sociale conseguenti a scelte politiche, mentre l'azienda avrebbe dovuto entrare, entro un certo periodo di tempo, nella prospettiva del raggiungimento del pareggio nel proprio bilancio.

Ritengo che non vi sia modernità di servizio senza impresa. Di conseguenza, pos-

siamo imporre qualsiasi gravame sul servizio pubblico, compresa la gratuità del biglietto; ma esso va rifiuto all'impresa, che non può certo essere chiamata ad attuare una politica sociale. La rifusione delle spese sociali è dunque un elemento essenziale per arrivare al pareggio: in tal modo, per altro, si possono evitare gli sprechi che vengono giustificati con la spesa sociale e che invece con essa non hanno nulla a che vedere.

Dopo la legge n. 151 abbiamo avuto l'episodio della legge n. 18, con cui si sono ripianate alcune spese delle imprese. Devo ricordare che nel 1981, quando entrò in funzione il fondo dei trasporti, il deficit delle imprese era di 2.500 miliardi; purtroppo su questo punto la legge n. 151 non è stata applicata, nel senso che il fondo nazionale dei trasporti si è sempre basato sul deficit accumulato, mentre il costo *standard* doveva essere calcolato prescindendo dal contributo statale. Tale contributo è stato calcolato inglobando il contributo statale già concesso per il risanamento del deficit precedente e quindi premiando le aziende che avevano speso o sprecato di più, o che comunque presentavano un deficit maggiore, senza tentare di correggere questa distorsione. Tant'è vero che dopo alcuni anni di applicazione della legge n. 151 ci siamo ritrovati con una erogazione del fondo nazionale dei trasporti di 27 mila miliardi, senza che fosse migliorato il quadro: non dico che non ci siano state aziende che nel frattempo hanno corretto le distorsioni di bilancio (ce ne sono nell'ambito pubblico e, in questo caso necessariamente, in quello privato), ma nel complesso non c'è stata quella reale correzione verso il pareggio dei bilanci delle imprese che la legge n. 151 aveva previsto.

Il Ministero del tesoro è stato dunque costretto a predisporre una legge di ripiano di questo deficit sommerso, una legge che io ritengo porterà ad un aggravio del bilancio statale di 3 mila miliardi, se non addirittura di 4 mila.

Di fronte a tale situazione, nella legge finanziaria per il 1989 il ministro del tesoro ci ha proposto una soluzione che a

molti è apparsa azzardata: un taglio progressivo del fondo nazionale dei trasporti del 10 per cento, che assomigliava ad una *deregulation*, alla abolizione del contributo statale nel suo complesso, senza esaminare le situazioni delle aziende e la loro razionalità e senza valutare quale sarebbe stato in definitiva il risultato di una politica di questo tipo. Si sarebbe arrivati alla distruzione del concetto di servizio di trasporto pubblico e alla sua sostituzione con un servizio di trasporto privato: ciascuno avrebbe dovuto prendere la propria macchina per recarsi al lavoro, perché difficilmente le aziende avrebbero potuto assicurare il servizio con i soli ricavi derivanti dalle tariffe.

La strada da percorrere mi sembra essere invece quella che ha intrapreso la Commissione con le sue correzioni; e vorrei approfittare di questa occasione per ringraziare il relatore Santonastaso per il lavoro che ha svolto al riguardo, ed in particolare per aver compreso la necessità di arrivare gradualmente alle condizioni nelle quali possano essere ricondotte al pareggio le aziende che operano nel settore dei trasporti.

È chiaro che, se non si vuole distruggere l'efficienza delle aziende di trasporto, si deve permettere loro di ricavare dalle tariffe o dalle contribuzioni, oppure dalla diffusione delle spese sociali, le somme necessarie per arrivare al pareggio. È questo un concetto che potrebbe portare, come è previsto nella legge, in meno di un decennio (in base ad un emendamento che l'onorevole Santonastaso, con la sua prudenza innata, ha voluto introdurre), al pareggio di bilancio.

Voi sapete che per quanto concerne il trasporto urbano in Italia i ricavi ammontano al 24 per cento delle spese, mentre nel trasporto extraurbano al 28 per cento; nel resto d'Europa invece si arriva al 50 per cento. Ciò significa che dobbiamo compiere un passo avanti. È un traguardo che sarà necessario prefiggersi proprio in vista del 1992.

Non credo sia possibile abolire il contributo statale, che serve proprio a rendere sociale il servizio pubblico, ma ritengo che

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

possa diminuire ed essere razionalizzato; adottando il parametro costo *standard*, infatti, esso dovrebbe essere attribuito a quelle aziende che siano in regola sotto il profilo dell'economicità e dell'efficienza.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
MICHELE ZOLLA.

BARTOLO CICCARDINI. Solo in questa maniera potremmo risparmiare una cifra molto maggiore dei 400 miliardi di cui al taglio proposto dal ministro del tesoro. Potremmo infatti risparmiare gran parte del deficit sommerso, lasciando la spesa del fondo nazionale per i trasporti ai suoi veri compiti istitutivi previsti dalla legge n. 151. Per fare ciò credo però che dovremmo anche riformare la legge n. 151; anzi, più che riformarla, dovremmo applicarla veramente.

È necessario attuare una politica di maggiore elasticità tariffaria; bisogna arrivare alla definizione dei piani regionali dei trasporti e, al loro interno, dei bacini di traffico, calcolando un costo *standard*, secondo un sistema unico ed a livello nazionale, in modo che non vi siano quelle differenze di redditività che oggi si notano.

Vorrei concludere il mio intervento, dopo essermi rallegrato per il lavoro svolto dalla Commissione, sottolineando come, a mio avviso, i servizi pubblici siano una conquista del sistema democratico e — diciamo pure — del movimento dei lavoratori, i quali non hanno puntato su richieste volte ad ottenere più soldi nella busta paga, ma su un sistema sociale in cui fossero garantite la sicurezza della sanità e della previdenza, la possibilità di essere trasportati sul luogo di lavoro senza che questo sconvolgesse la loro vita quotidiana, come avveniva prima che esistesse una struttura sociale nel nostro paese. Questa è una conquista così importante che non può essere rovinata né dalla demagogia né dalla lottizzazione (che si realizza quando i servizi diventano strumenti di politica dei partiti) e neppure da una concezione sbagliata della difesa dei propri diritti.

Quando viene bloccato un servizio essenziale per la qualità della vita dei lavoratori, e viene bloccato perché una parte di questi lavoratori pensa di poter utilizzare questo servizio, pagato dai lavoratori, come uno strumento per la difesa dei propri interessi particolari, anche se legittimi, assistiamo alla distruzione di un concetto fondamentale della nostra vita sociale, alla perdita di un patrimonio accumulato con anni di lotta e di sacrificio ed alla negazione della solidarietà sociale.

Ritengo che nelle imprese che svolgono un servizio pubblico, che attiene cioè alla vita, al comportamento, all'esercizio dei diritti della collettività, non si possa ricorrere allo sciopero nella maniera irresponsabile di questi giorni, in cui assistiamo addirittura allo sciopero bianco in un servizio essenziale.

Se possiamo assistere inerti a quanto sta avvenendo in questo settore, ciò significa che in questi anni non abbiamo solo trascurato le idee fondamentali dell'efficienza e dell'economicità del servizio pubblico, del pareggio dei conti e, più in generale, dell'importanza delle imprese nel servizio pubblico, ma abbiamo evidentemente deteriorato anche un concetto culturale (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Vesce. Ne ha facoltà.

EMILIO VESCE. Credo non si possa consentire più di tanto con certe affermazioni fatte dal collega Ciccardini a proposito delle dinamiche degli scioperi nel mondo del lavoro e della loro incidenza sulla comunità nel suo complesso.

Mi sembra francamente che questa sia una visione molto unilaterale, parziale e, se mi permettete, anche un po' miope. Comprendo l'emozione che alcune forme di sciopero possono suscitare ed anche i disagi ai quali si va incontro; tuttavia, non riesco assolutamente ad accettare in questa materia una sorta di atteggiamento distruttivo, senza aver prima operato una riflessione sui motivi che stanno dietro a molti fatti.

Il provvedimento che stiamo discutendo

si inserisce in una manovra finanziaria più vasta, che, in seguito ad una serie di fattori, si è caricata di significati che non vanno certo sottovalutati. Vi è stata la riforma del regolamento, quella della legge finanziaria, e sono evidenti le ambizioni che tutto ciò porta con sé. Si tratta di introdurre nella gestione della cosa pubblica criteri di efficienza, trasparenza e pulizia all'interno di un contesto nel quale sono emerse con grande rilevanza alcune qualità nuove della politica e della vita sociale.

Stiamo discutendo in questo momento di un provvedimento che riguarda uno dei settori più importanti e che concerne sotto molti aspetti le qualità alle quali mi riferivo poc'anzi, cioè il settore del trasporto pubblico, e ci saremmo aspettati che il provvedimento seguisse il filo logico che ha caratterizzato moltissime discussioni in quest'aula, raccogliendone gli indirizzi.

Come è stato ricordato dai colleghi che mi hanno preceduto, questa tematica è entrata profondamente a far parte della coscienza dei ministri interessati, che sono ampiamente intervenuti sul tema. Mi riferisco alle dichiarazioni del ministro dell'ambiente relativamente ai trasporti urbani, al fatto che le città sono diventate vere e proprie camere a gas ed all'incongruenza di alcuni fattori che regolano la vita nelle metropoli, nonché alle tante altre affermazioni che abbiamo udito in quest'aula.

Ci troviamo invece di fronte ad un provvedimento che, con feroce semplicità, opera dei tagli in questo settore, allo scopo di rivendicare criteri di economicità, dove quest'ultima sembra rappresentare un valore in sé e non funzionale ad altri aspetti. Avviene come per quei politici miopi che parlano di economia seguendo unicamente la tendenza a pareggiare i bilanci, senza considerare ciò che dalla stessa economia viene prodotto.

Indubbiamente questo provvedimento mira ad ottenere un risparmio complessivo nel settore e le voci delle quali si compone sono abbastanza semplici e lineari.

Vi è la previsione, innanzi tutto, di un taglio di 400 miliardi al trasporto ferroviario locale, rispetto al quale si apre im-

mediatamente, per così dire, una ferita, che ci ricorda tutti i discorsi sul trasporto ferroviario e sulla sua ristrutturazione. Non mi riferisco a quell'aspetto che ormai fa parte della cronaca mondana e che contempla le «lenzuola d'oro»: queste cose le lasciamo gestire a certa stampa.

Vorrei invece accennare alla politica dissennata attuata in questo ambito, che ha subordinato, con sistematicità veramente ai limiti dell'illecito penale, il settore ferroviario a quello del trasporto su gomma e privato.

Ebbene, oltre alle riduzioni del trasporto ferroviario locale, vengono tagliati 100 miliardi in quello aereo e sembra che questo sia l'elemento più significativo e interessante, insieme a quella che viene definita la tassa sul sorvolo.

Vengono inoltre tagliati 100 miliardi nel settore del trasporto marittimo, di cui 35 con aumento delle tariffe e 15 con l'abolizione dell'onere per il servizio portabagagli. Su quest'ultimo aspetto — su cui si è discusso a lungo e sul quale ho ascoltato anche gli interventi dei colleghi questa mattina — ricordo che precedentemente tale onere era caricato sul biglietto e il servizio non funzionava; adesso esplicitamente non è più ricompreso nella tariffa e vedremo come funzionerà.

Si tagliano poi 55 miliardi con la riduzione degli organici, 40 con la riduzione delle cosiddette navi sociali e 35 con la introduzione di criteri più restrittivi per la concessione delle sovvenzioni di equilibrio.

Certo, se esaminassimo ad una ad una le diverse voci, potremmo concordare parzialmente su alcuni criteri di economicità ma la realtà è differente. E non è un caso che la Commissione attività produttive — di cui faccio parte — abbia seccamente espresso parere contrario, rilevando, appunto, che una riduzione degli investimenti nel settore dei trasporti locali finisce inevitabilmente per danneggiare l'economia di aree già caratterizzate da condizioni sociali disagiate. La Commissione ha anche sottolineato che i criteri previsti per la concessione dei contributi alle imprese di trasporto locale sono sbagliati, formulando anche molti altri rilievi.

È vero che il testo del provvedimento al nostro esame è stato migliorato (è stata corretta, in particolare, la brutalità dei tagli), e di ciò occorre dare atto alla Commissione, anche se probabilmente essa ha vissuto con maggiori contraddizioni i due aspetti del discorso cui ho accennato poco fa; rimane però, come elemento forte, il ricorso parziale e miope ad una manovra che, nell'intento di realizzare economicità, sacrifica e castiga duramente il settore dei trasporti.

Naturalmente per giustificarsi si è portati — lo vediamo sistematicamente — a fare affermazioni superficiali o a trovare capri espiatori su cui scaricare la responsabilità dei dissesti e dei disservizi. Certo, alcune forme di sciopero, alcune agitazioni, il disagio che investe un determinato servizio sono problemi cui ci troviamo di fronte molto spesso e dobbiamo tenerli presenti. Ma non si parli della mancata obliterazione del biglietto da parte del cittadino come fattore di squilibrio e di non funzionamento del trasporto pubblico!

Credo che i colleghi, anche nella loro funzione di ispezione e di controllo in quanto rappresentanti della nazione, dovrebbero talvolta utilizzare i mezzi pubblici. Io me ne servo ogni giorno per venire a lavorare e misuro con crudezza la differenza che esiste tra quanto accade fuori e ciò che viene detto qui dentro. Probabilmente sarebbe impossibile obliterare il biglietto se vi fosse una diversa legge della impenetrabilità dei corpi: in realtà, al cittadino, una volta che è riuscito a salire su un autobus, non è di fatto consentito obliterare il biglietto!

Non dimentichiamo che il servizio sociale costituisce una parte del salario differito. I lavoratori non lottano soltanto per avere qualcosa in più nella busta paga, ma anche perché i servizi siano efficienti e rappresentino una parte reale di salario differito offerto al cittadino.

Io credo che sia moralmente ineccepibile per un cittadino non pagare un servizio come quello offerto, ad esempio, dall'azienda tranviaria romana, poiché altrimenti egli parteciperebbe all'attuazione

di una forma di furto! Ma noi operiamo dei tagli in tale settore!

Inoltre, si fa ricorso, come misure di sostegno, a forme di qualunquismo che sistematicamente allignano nelle discussioni politiche, e che consentono di scaricare su certe persone, su alcuni fattori e su determinati settori le responsabilità. Ma noi sappiamo che non è così!

Occorreva predisporre ben altri provvedimenti, cogliendo l'occasione offerta dalla fortunata combinazione di fattori prospettati dalla manovra finanziaria; mi riferisco in particolare alla grande consapevolezza ormai acquisita dal paese e dalle istituzioni circa la necessità di cambiare alcuni parametri fondamentali cui far riferimento.

La collega Donati ha ricordato una vecchia immagine per descrivere le sperequazioni presenti nel nostro paese: ha sottolineato ad esempio l'esistenza di città popolate e di zone abbandonate; è in sostanza il vecchio discorso della polpa e dell'osso, che in passato si faceva per il Sud. Ebbene, queste tematiche si ripropongono oggi ed investono l'intero territorio nazionale con la stessa drammaticità.

Ma io credo che sia necessario andare oltre: è opportuno modificare alcuni parametri fondamentali che presiedono alla cultura, al sapere, alla conoscenza, nonché alla funzionalità della vita metropolitana; e innanzitutto bisogna attaccare con decisione e continuità la privatizzazione dei mezzi pubblici. In presenza di una manovra così ambiziosa, mi sarei aspettato che invece di tagliare i fondi da destinare ai mezzi pubblici, si fosse operato per elevare la tassazione incidente, ad esempio, sull'uso della macchina privata. Penso alla triplicazione della tassa di circolazione della seconda, della terza o della quarta macchina; e non si sostenga che si tratta di uno strumento di lavoro indispensabile, poiché si è creata una dialettica negativa in forza della quale il cerchio si chiude sempre intorno ad alcuni aspetti!

Si afferma molto spesso che nelle grandi aree metropolitane non è possibile aumentare l'incidenza del servizio pubblico per-

ché c'è il mezzo privato; del resto, a Roma abbiamo assistito alle sperimentazioni ed alle proposte più assurde, come quella delle targhe alterne, con affermazioni ripetute quotidianamente, che ormai, secondo me, appartengono ad una letteratura d'appendice.

La verità è che non si interviene mai prontamente per operare sulla causa reale che determina tali fenomeni; ce ne accorgiamo quando parliamo del rapporto fra il trasporto su gomma e quello su rotaia, del rapporto fra trasporto su gomma e cabotaggio; ce ne accorgiamo quando affrontiamo le tematiche connesse al trasporto locale della forza lavoro. È su questo terreno che occorrerebbe intervenire!

Mi chiedo per quale motivo non si debba manifestare la stessa decisione nel sottoporre a critica molti altri aspetti importanti: si sostiene, ad esempio, che i servizi pubblici non debbano essere assistiti. Siamo perfettamente d'accordo. I criteri di economicità delle imprese debbono essere rivalutati ed è necessario affrontare l'altro versante del medesimo problema e prendere in considerazione il concetto di impresa (non quella pubblica), la produttività e l'economicità, i conti che vengono pareggiati e le sovvenzioni che noi, anzi lo Stato paga da anni in mille modi (con l'esonero fiscale, con la fiscalizzazione degli oneri sociali); ebbene, le imprese che pareggiano i conti e ci invadono con vetture di tutti i tipi sono proprio quelle che godono di una buona dose di assistenza. Io mi domando per quale motivo questo criterio debba valere per le imprese pubbliche e non per quelle private.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, io credo che il discorso non possa esser fatto con molta parzialità, come invece accade nell'affrontare questo problema.

Ci troviamo di fronte a scadenze drammatiche, che non sono rappresentate soltanto dalla data del 1992, ma escono un po' dai tempi storici: sono scadenze rispetto alle quali oramai o si assumono iniziative oppure si verificherà la catastrofe. È un problema evidente e chiaro a tutti, e noi dobbiamo essere capaci di prendere coscienza della situazione.

Una manovra che avesse contemplato razionali provvedimenti sull'altro versante sarebbe stata meglio accettata e, probabilmente, avrebbe prodotto molto di più. Ma, quanta emozione, quanta attenzione, quanta passione si scatena su questi problemi? Basti pensare a ciò che si è detto e che si è fatto a proposito dei limiti di velocità: si è costruito un tabù intoccabile intorno a questa vettura, a questo mezzo privato: un tabù che si basa — come tutti i tabù — su valori ampiamente superati, ma che ormai ci dominano!

Questo sarebbe stato il terreno su cui avremmo dovuto confrontarci: purtroppo si è persa un'occasione importantissima. Spero che nel prossimo futuro si possano trovare risposte alle nostre esigenze.

Il nostro giudizio sul provvedimento in discussione è totalmente negativo, perché in esso è evidente come lo Stato colpisca con superficialità un settore vitale del nostro sistema sociale; esso denota altresì la tendenza del Governo ad effettuare scelte poco lungimiranti, inefficaci e soprattutto antieconomiche.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Baghino. Ne ha facoltà.

**FRANCESCO GIULIO BAGHINO.** Signor Presidente, colleghi, signori sottosegretari di Stato, dopo aver partecipato attivamente all'esame di questo provvedimento presso la IX Commissione trasporti, mi domando ancora perché esso sia stato presentato. Voleva essere un provvedimento di mero carattere finanziario, ma finanziario non è, perché non risolve certamente le sorti né della legge finanziaria né del bilancio dei singoli ministeri.

Mi domando ancora perché abbiamo costituito un Comitato ristretto e siamo stati così diligenti ad ascoltare tutti i rappresentanti dei settori interessati, per poi non tener conto nei fatti di alcuna loro osservazione.

Questa è la realtà! Non si capisce perché sui quotidiani ed alla televisione si parli tanto dell'importanza dei trasporti e della rilevanza di un riordino del settore (e noi stessi condividiamo, insieme al Governo,

l'esigenza di una ripresa degli investimenti per le ferrovie) se poi questo è il risultato!

Si parla di tutto per il trasporto locale: di investimenti, di riordino, di misure in favore dell'ambiente e contro l'inquinamento. Ma chi ha visto in questo provvedimento misure di incentivazione dei trasporti, che sono legate all'attuazione, o almeno al rispetto, del piano generale dei trasporti? Il rafforzamento delle società pubbliche marittime, attraverso investimenti, ammodernamenti, intensificazioni del traffico, adeguamenti alle situazioni, alle diverse stagioni e alle esigenze del turismo, non è minimamente tenuto presente nel provvedimento al nostro esame!

Vi è solo un interessante discorso sugli aeroporti di terzo livello, di interesse regionale. Ebbene, se nel testo c'è qualcosa, si tratta semmai di riduzione, di restrizione. Allora tutto diventa retorica! Come ho detto all'inizio del mio intervento, il provvedimento al nostro esame voleva avere un carattere strettamente finanziario, ma esso non risolve i problemi relativi alla legge finanziaria. C'è da domandarsi se quando è stato discusso, esaltato ed infine approvato il piano generale dei trasporti, si intendesse veramente attuare ciò che era contenuto in ogni indicazione, o se invece non si volesse soltanto gettare fumo negli occhi. C'è da domandarsi se ancora oggi, di fronte alle carenze del trasporto regionale, si voglia imputare questa inefficienza alla regione, oppure al comune o alla provincia nel caso di trasporto locale. Io non voglio salvare né le regioni né i comuni né le province, ma un proverbio popolare mi ricorda che «il pesce puzza dalla testa».

Il primo a non svolgere adeguatamente il proprio ruolo è semmai il Governo, che non pensa ad elaborare giuste proposte legislative da presentare al Parlamento e non impone l'attuazione di tutte le leggi in vigore. Si è pensato di regolare il trasporto locale attraverso la riduzione della quota di investimenti, senza capire che ciò comporta una diminuzione della capacità di investire, di ammodernare e, in definitiva, di migliorare il servizio, aumentando quindi tutte le difficoltà attualmente esi-

stenti. Ma questo era ovvio. Si trattava semmai di imporre l'utilizzo degli investimenti, da attuare nei termini stabiliti dalla legge. Ebbene, così non è stato! Si è pensato invece di imporre, entro un certo tempo, il raggiungimento del pareggio del bilancio e si è addirittura arrivati a porre, non a carico del Governo, ma degli enti locali, il compito di intervenire a favore delle categorie sociali, obbligate ad utilizzare il mezzo pubblico locale. Si è pensato, in definitiva, di realizzare in ogni settore (trasporto pubblico, trasporto aereo e trasporto ferroviario) una limitazione dei finanziamenti, riducendo di fatto i servizi. Alla fine, quindi, la Commissione, pur con la comprensione dei relatori e a volte dei sottosegretari e dei ministri (per quanto essi sono stati presenti!), ha elaborato un testo del disegno di legge presentato dal Governo che, che pur corretto e riveduto, certamente non dà soluzione ai problemi fondamentali del settore.

Questo provvedimento, infatti, non risolve i problemi conseguenti alla minore quota di investimenti decisi dalla legge finanziaria e tanto meno risolve quelli che sono alla base del carente funzionamento del sistema dei trasporti e della regolarizzazione del traffico. Non si è trovata una soluzione a tutti i problemi che affliggono, in sede locale e a livello nazionale, la nostra popolazione. Non dobbiamo infatti dimenticare i problemi esistenti. Basti pensare, con riferimento al provvedimento in esame, alle difficoltà che spesso sorgono per i traghetti e alla non adeguata regolamentazione del traffico verso le isole maggiori o verso quelle minori (visto che i collegamenti, soprattutto con le isole minori, sono affidati più all'iniziativa privata che a quella pubblica).

Praticamente non si sono risolti i problemi del traffico e dell'ambiente; non si è assunta alcuna iniziativa per garantire la vivibilità del territorio, nonché la gestione e la regolamentazione dell'intero traffico. Che si è fatto allora?

Si è elaborato un provvedimento che va ad intaccare il funzionamento di alcuni servizi e finisce per diminuire l'occupazione, se non addirittura per creare l'al-

larme in tutto il personale addetto ai trasporti, da quello terrestre a quello marittimo e anche a quello aereo (perché in definitiva nelle enunciate esenzioni dalla tassa non è sufficientemente ricompresa l'attività svolta dagli aeroclub, sia nel campo dell'addestramento sia per operazioni strettamente locali, anche di carattere turistico).

Se in alcuni punti gli «orrori» esistenti nel disegno di legge presentato dal Governo sono stati attenuati, e quindi il testo attuale è, per così dire, meno peggiore di quello iniziale, un artificio lo ha però peggiorato in altri punti. Poiché il provvedimento è stato concepito come un'operazione strettamente finanziaria (questa era almeno l'intenzione governativa), si è finito per estendere le previsioni del disegno di legge a settori che nulla hanno a che fare con quella operazione finanziaria.

È il caso, ad esempio, del servizio portabagagli, che da obbligatorio diventerebbe facoltativo. Se infatti non vi è una riduzione della tariffa per i passeggeri, non siamo di fronte ad una diminuzione di costi e ad un intervento a favore dell'utente; si ha forse una diminuzione della sovvenzione da erogare, senza però la garanzia che il servizio, diventando volontario, venga espletato in maniera da far fronte adeguatamente alle esigenze degli utenti. Dato che il servizio portabagagli viene reso facoltativo, e quindi la compagnia unica non è più tenuta a svolgere quel lavoro, qualcuno pensa (già ha in tasca il relativo regolamento) ad un'altra società, ad un'altra impresa che lo effettui in concorrenza. Non vi è quindi nessuna garanzia: né di miglioramento del servizio, né di diminuzione dei costi. In tal modo si alimentano quelle situazioni di dissenso, di allarme e di agitazione che hanno dato luogo alle manifestazioni di questi giorni.

Allo stesso modo, essendosi voluto inserire in un'operazione strettamente finanziaria il tema del prepensionamento, senza contestualmente prevedere tutte le garanzie riconosciute per legge in tali circostanze in altri settori, è chiaro che nasce una agitazione e che viene indetto

uno sciopero. Ma di chi è la colpa di questo disordine? Di chi non garantisce i diritti! Se prendiamo ad esempio il settore marittimo, dobbiamo chiederci come si possa innanzi tutto considerare obbligatorio il prepensionamento e poi non renderlo tale, prevedendo che sia l'impresa a scegliere se «mandare a casa» coloro che tra tre anni saranno cinquantenni. Si eliminano così intere categorie: mi riferisco agli ufficiali di macchina, ai capitani di lungo corso!

Nessuno è andato a controllare l'entità e l'età di questo personale, così come non si è valutata la specializzazione né la necessità di espletare comunque i servizi che devono essere garantiti per far fronte a talune esigenze. Se questo disegno di legge sarà applicato tutti i lavoratori saranno collocati in pensione praticamente a quarantasette anni. Non solo: chi fra tre anni non avrà raggiunto quell'età, verrà addirittura posto in una specie di limbo, in una specie di cassa integrazione, senza che venga stabilito neppure il limite cui avrebbe diritto qualora fosse davvero accolta l'enormità del prepensionamento.

Si parla del miglioramento del disegno di legge operato in Commissione e della possibilità che esso sia ulteriormente perfezionato: forse potrà diventare meno peggiore, ma rimarrà comunque inadeguato alla realtà.

Non voglio parlare dei tentativi di accorpamento tra imprese come le Ferrovie dello Stato e la Tirrenia.

Cosa intendiamo quando affermiamo che vi sarà un aumento medio delle tariffe del 25 per cento? Le tariffe possono variare in base al tipo di trasporto, alla distanza, alla concorrenza, e quindi gli estremi possono essere molto ampi, e direi che possono soprattutto variare verso l'alto. Molto probabilmente il livello minimo di aumento potrebbe essere vicino al previsto 25 per cento, ma tutto dipende dalla distanza e dal tipo di trasporto.

Come si può allora mantenere una incertezza di questo genere, senza fissare nella legge dei parametri? Qualora questi ultimi venissero indicati, sarebbe possibile valutare se l'aumento medio sarà del 25 per

cento. In caso contrario, chi potrà assicurarcelo? Da cosa potremo desumerlo?

Tale situazione comporta addirittura il rischio di un raddoppio delle tariffe: ma su chi peserà maggiormente? I turisti che avranno a disposizione parecchi giorni o settimane di ferie, avvertiranno non più di tanto tale incidenza, mentre chi quotidianamente, magari per lavorare, deve servirsi del trasporto pubblico subirà un danno enorme da queste tariffe. Si tratta quindi di una misura — per usare un termine moderato — almeno antisociale.

Voi affermate continuamente di preoccuparvi degli aspetti sociali, ma poi, nella realtà, eliminate da un provvedimento quale quello in esame la norma che prevede tariffe sociali per studenti, lavoratori ed altre categorie.

Se comuni, province, regioni e Stato volessero introdurre tariffe a carattere sociale, dovrebbero sostenere, essi stessi, il relativo aumento dell'onere. Vi pare dunque questa una affermazione sociale? Quando un comune, nel farsi carico dell'esigenza di introdurre tariffe sociali, vede appesantirsi il proprio bilancio, cosa può fare se non diminuire gli investimenti per l'ammodernamento e il miglioramento dei servizi? Diversamente, quale provvedimento sarebbe costretto ad adottare? Quello di introdurre nuove tasse. Ma in questa maniera, chi ci rimette — come sempre del resto — è il passeggero, in altre parole il contribuente. Ed è proprio per questi motivi che dico che questo disegno di legge è assolutamente inaccettabile.

È nostra intenzione, per altro già manifestata in Commissione, presentare (e l'abbiamo già fatto stamane) emendamenti ben precisi. Colgo anzi l'occasione per dire che il nostro gruppo si soffermerà ad illustrare i singoli emendamenti, proprio per vedere se sia possibile «raddrizzare» questo disegno di legge. Ma per raggiungere tale obiettivo occorrono due elementi. Innanzi tutto bisognerà eliminare la «sovrastruttura» che si vuole inserire nella normativa e che non ha niente a che vedere con un'operazione di carattere finanziario. In secondo luogo, dovranno essere cercate altre fonti per ulteriori finanziamenti

e dovrà essere inserita nel testo legislativo la riaffermazione che è essenziale affrontare e risolvere il problema dei trasporti in tutti i suoi settori. Quando fu approvata la legge 10 aprile 1981, n. 151 ci si rese conto che essa rappresentava il primo passo per un riordinamento ed un adeguamento delle attività di trasporto, sì da poter migliorare i servizi. Successivamente, ci si rese conto della necessità di una riforma di tale legge, collegata per altro a quella relativa al fondo nazionale dei trasporti, fondo che ora si vuole abolire proprio con questo disegno di legge.

Sono state presentate diverse proposte di riforma della legge n. 151 del 1981, ma debbo dire che con il disegno di legge in esame vengono già apportate ad essa alcune correzioni che di fatto, però, la peggiorano. Ne consegue che incontreremo ancora maggiori difficoltà allorché discuteremo i vari progetti di riforma. Ci direte, infatti, in quell'occasione, che la legge n. 151 è stata modificata di recente e che pertanto occorrerà verificare i risultati della sua attuazione. In altri termini, ritarderemo di fatto quella riforma che è da tempo nelle nostre intenzioni, riaffermate dal Governo e dalla Commissione nel suo complesso.

Ci auguriamo che il Governo prenda in considerazione i nostri emendamenti e che ne presenti a sua volta, al fine di eliminare anche quella strana indicazione — inserita, per la verità, all'ultimo momento — secondo cui i provvedimenti riguardanti il personale marittimo in soprannumero si riferiscono alla Tirrenia. Si è voluta cioè fornire la prova che la disposizione è riferita specificamente ad un'impresa marittima, e non al settore nel suo complesso. Inoltre, tali disposizioni complicheranno maggiormente le cose e forse renderanno impossibile l'attuazione del provvedimento sul cabotaggio sul quale è in atto una discussione in Parlamento e che è considerato essenziale ed urgente da tutti i gruppi. Francamente, non riusciamo a capire come si possa di fatto ritardare (proprio attraverso il provvedimento in discussione) quanto viene contemporaneamente definito urgente. Ciò significa agire in ma-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

niera contraddittoria, predicare bene e razzolare malissimo.

Ancora ottimisti, pensiamo che il provvedimento possa essere corretto per evitare un vero e proprio stravolgimento delle norme esistenti e degli indirizzi che tutti diciamo di condividere ai fini dello sviluppo e della regolamentazione dei trasporti in generale.

Nel caso in cui non si arrivasse ad un concreto miglioramento, che per noi si sostanzia in una correzione radicale del provvedimento, ci troveremmo da qui a poco di fronte alle complicazioni derivanti dalla sua applicazione, oppure di fronte al mancato rispetto delle sue disposizioni, come purtroppo si è già verificato per molte leggi approvate in questi anni e che si sono dimostrate assolutamente sbagliate! (*Applausi dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale*).

**PRESIDENTE.** Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

**Annunzio di disegni di legge di conversione e loro assegnazione a Commissioni in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento.**

**PRESIDENTE.** Il Presidente del Consiglio dei ministri ed i ministri dell'interno e del tesoro hanno presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 28 novembre 1988, n. 511, recante disposizioni urgenti in materia di finanza regionale e locale» (3407).

Il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro delle finanze hanno presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 28 novembre 1988, n. 512, recante disposizioni in materia di aliquote dell'imposta sul valore aggiunto, dell'imposta di fabbri-

cazione su taluni prodotti petroliferi e dell'imposta di consumo sul gas metano usato come combustibile, nonché proroga del termine previsto dall'articolo 11 del decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 novembre 1987, n. 470, in materia di agevolazioni tributarie» (3408).

A norma del comma 1 dell'articolo 96-bis del regolamento, i suddetti disegni di legge sono deferiti, rispettivamente, alle Commissioni riunite V (Bilancio) e VI (Finanze), in sede referente, con il parere della I, della X e della XIII Commissione e alla VI Commissione (Finanze), in sede referente con il parere della I e della V Commissione.

I suddetti disegni di legge sono altresì assegnati alla I Commissione permanente (Affari costituzionali) per il parere all'Assemblea di cui al comma 2 dell'articolo 96-bis.

Sospendo la seduta fino alle 16.

**La seduta, sospesa alle 13,35,  
è ripresa alle 16.**

**Missioni.**

**PRESIDENTE.** Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento i deputati Carlo Casini e Fracanzani sono in missione per incarico del loro ufficio.

**Annunzio di un disegno di legge.**

**PRESIDENTE.** In data odierna è stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

*Dal Ministro delle partecipazioni statali:*

«Conferimento ai fondi di dotazione degli enti di gestione delle partecipazioni statali per il 1988» (3409).

Sarà stampato e distribuito.

**Discussione del disegno di legge: Disposizioni sull'autonomia impositiva degli enti locali (3201).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Disposizioni sull'autonomia impositiva degli enti locali.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Informo che il presidente del gruppo parlamentare del Movimento sociale italiano-destra nazionale ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi del secondo comma dell'articolo 83 del regolamento.

Ricordo, altresì, che nella seduta di ieri la VI Commissione (Finanze) è stata autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Romita, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

PIER LUIGI ROMITA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel vasto orizzonte dei problemi fiscali tuttora aperti nel nostro paese e da lungo tempo in attesa di soluzione (ricordo, ad esempio, il problema del rapporto tra imposte dirette e imposte indirette, quello dell'evasione fiscale, la questione della tassazione dei redditi da capitale, il problema della riforma dell'amministrazione tributaria) una posizione particolarmente importante occupa la finanza locale.

Essa ha giustamente attirato e deve attirare un'attenzione approfondita e crescente, sia perché rappresenta il supporto fondamentale e irrinunciabile di una reale autonomia amministrativa degli enti locali, sia perché una sua corretta impostazione condiziona largamente attività fondamentali per lo sviluppo della collettività nazionale e precisamente i settori dei servizi e degli investimenti pubblici, settori in cui gli enti locali sono particolarmente e significativamente attivi.

La soluzione del problema della finanza locale, d'altra parte, coinvolge problemi di grande portata, di principio e di sostanza spesso largamente controversi, come la questione del rapporto che deve esistere tra l'autonomia finanziaria e impositiva

degli enti locali (molto richiesta) e l'impostazione sostanzialmente e — a mio parere — giustamente centralistica della riforma fiscale del 1971, l'economicità e l'efficienza di una gestione locale dei tributi, con particolare riferimento alla capacità di accertamento (altro problema aperto e sul quale le opinioni non sono convergenti), il coordinamento tra tributi statali e tributi locali, in vista della necessaria equità fiscale e della giusta limitazione del carico fiscale complessivo gravante sui contribuenti.

Su questi vari e complessi problemi da molti anni si è aperto un dibattito assai ricco e fecondo, che non ha portato fino ad oggi — bisogna dirlo — a conclusioni generali ed univoche, ma ha provocato il coagularsi di larghi consensi su una serie di indirizzi con particolare riguardo alla finanza dei comuni. È, ad esempio, ormai generalmente riconosciuta la necessità che accanto al perdurare di un sistema di finanza centrale e quindi di finanza derivata per i comuni, alimentato dal meccanismo dei trasferimenti, si sviluppino, al di là dei limiti oggi esistenti, un'autonoma finanza locale.

Si è ormai d'accordo che quest'ultima debba arrivare a coprire una parte significativa del fabbisogno finanziario complessivo dei comuni (qualcuno pone questa percentuale significativa intorno al 50 per cento) e che le nuove risorse per i comuni siano assicurate non attraverso la politica delle sovraimposte e delle supercontribuzioni, ma con contributi stornati dallo Stato ai comuni o con nuovi tributi comunali, avendo cura ovviamente nel primo caso, cioè in presenza di tributi erariali trasferiti ai comuni e fatta salva l'opportunità di ridurre il fabbisogno dell'erario attraverso una riduzione della spesa, di riequilibrare le minori entrate con altre entrate ed assicurando, nel caso si tratti di istituire nuovi tributi locali, in ogni momento una valutazione coordinata e complessiva del carico fiscale sul cittadino.

Un ulteriore elemento, largamente accolto, è quello secondo cui la base imponibile dei nuovi tributi comunali deve essere

riferita a situazioni reali dei soggetti di imposta, facilmente accertabili dai comuni, e collegata fundamentalmente alla spinta che i soggetti in questione imprimono attraverso le proprie attività all'esigenza di un permanente e maggiore impegno delle amministrazioni locali nella realizzazione di servizi pubblici di ogni tipo.

È inoltre generalmente accettata la concezione che all'aumento della disponibilità di risorse proprie dei comuni corrisponda una graduale riduzione dei trasferimenti statali, escludendo tuttavia l'automatica compensazione dei due andamenti, che vanificherebbe ogni autonomia dei comuni nell'identificare e realizzare migliori condizioni di vita delle comunità locali e soprattutto una più vasta ed efficiente rete di servizi pubblici a fronte delle nuove esigenze.

Siamo in sostanza di fronte ad un complesso di condizioni e di esigenze che si pongono quando si affronta il tema della finanza locale e soprattutto quello della autonomia impositiva. Un vasto complesso di problemi che si riferisce, per la gran parte, ad una situazione di larga diversificazione delle caratteristiche dei singoli comuni. A ciò si aggiunga, stante la situazione del nostro paese, lo stato di continua emergenza e di grave instabilità in cui negli scorsi anni si sono trovate l'economia e la finanza pubblica, in particolare a causa della forte pressione inflazionistica. Di qui anche l'esigenza sentita tutt'oggi di una serie di successivi interventi urgenti, di carattere normativo e finanziario, operati dallo Stato per contenere e riassorbire la voragine del complessivo deficit dei bilanci comunali formatasi negli anni.

Siamo ancora di fronte alla continua evoluzione del sistema delle autonomie locali, e sempre in attesa di un loro nuovo e razionale ordinamento complessivo, la cui mancanza ci priva di un chiaro riferimento strutturale cui appoggiare un nuovo disegno organico di finanza locale.

Tutto questo ha fatto sì che si sia proceduto fino ad ora in questo settore con provvedimenti tampone, parziali, incompleti,

insufficienti ed anche scarsamente coordinati tra loro, caratterizzati inoltre dalla mancata presa di coscienza della necessità di guidare e favorire, con visione programmatica, la tendenza evolutiva dei singoli comuni. Si tratta di provvedimenti che hanno reso ancor più aggrovigliata la situazione ed impedito che si compissero passi concreti sulla via di una reale autonomia finanziaria ed impositiva.

È sorto così un complicato meccanismo di trasferimenti erariali ai comuni ed agli enti locali, attraverso fondi sempre più numerosi, con finalità sempre più disparate: una rete di fondi dei quali — senza offesa per alcuno — credo nessuno riesca ormai a valutare veramente e correttamente gli effetti sulla vita e sullo sviluppo degli enti locali. Un coacervo di fondi erariali di trasferimento che ha spesso privilegiato la difesa della situazione storica rispetto alla necessità di creare condizioni perequate di possibile sviluppo delle varie realtà, sottoponendo i comuni ad una pesante ragnatela burocratica di vincoli e di controlli, attenuando ogni spinta innovativa ed in definitiva ingessando il sistema.

I comuni sono così divenuti centri di spesa automatica, privi del freno efficace di responsabilità almeno parziali nel settore delle entrate. Essi sono stati spesso spinti ad adagiarsi nella pigra gestione di quanto «passava il convento», mentre gli amministratori hanno via via perso, nonostante resistenze e proteste, la possibilità ed il gusto di una gestione dinamica, coraggiosa e di tipo imprenditoriale, al punto che dobbiamo oggi riconoscere che, nonostante il gran parlare che si fa di autonomia impositiva, non sempre l'iniziativa in questa direzione ottiene dalle amministrazioni comunali l'accoglienza e le risposte positive che ci si aspetterebbe.

Un passato, quindi, e un presente nel settore della finanza locale — dobbiamo ricordarlo — di incertezze, di ritardi, di farraginose sovrapposizioni; una situazione che emerge ancora nelle iniziative legislative riferite al settore, che oggi sono all'attenzione del Parlamento.

Senza fare una disamina ampia del com-

plesso di leggi che oggi ancora operano per gli enti locali (anche perché, essendo leggi a valenza pluriennale, ci sono code di leggi che si sovrappongono ad iniziative nuove, che con esse si intersecano, che talvolta si ripetono, in una situazione forse inevitabilmente confusa per le ragioni che prima ricordavo), ma fermandomi alle normative che oggi sono davanti al Parlamento e che sono in qualche misura collegate al disegno di legge che stiamo discutendo, ricordo brevemente: il decreto-legge n. 416, che contiene disposizioni urgenti in materia di finanza regionale e locale, il disegno di legge n. 3252, che riguarda il nuovo ordinamento della finanza locale, e finalmente il disegno di legge n. 3201, concernente l'autonomia impositiva degli enti locali, oggi alla nostra attenzione. Naturalmente, questi tre provvedimenti sono a loro volta collegati sia con la legge finanziaria per il 1988, per i riflessi che essa ha ancora sul 1989, sia con la legge finanziaria per il 1989.

Il primo di questi provvedimenti — lo ricordo rapidamente più a me che ai colleghi —, il decreto-legge n. 416, prevede finanziamenti integrativi per il settore regionale per l'anno 1988; la ripartizione di finanziamenti integrativi erariali per i comuni per gli anni 1988 e 1989, stabiliti da una legge che votammo poco più di un anno fa in questa stessa aula; la modifica radicale permanente della normativa vigente che disciplina l'istituzione dell'addizionale da parte dei comuni e delle province sui consumi di energia elettrica; la maggiorazione del canone per il servizio di fognature e per la depurazione delle acque di rifiuto; l'incremento delle tariffe degli acquedotti per l'anno 1988, fino ad assicurare la copertura del 100 per cento di tutti i costi di gestione: una misura che, come vedremo fra poco, è riportata, anche se in maniera diversa, nella legge di cui dobbiamo occuparci. Con questi provvedimenti si dovrebbero avere, a partire dal 1989, incrementi annui delle entrate disponibili per gli enti locali pari a 775 miliardi.

Il disegno di legge n. 3252, e cioè il nuovo ordinamento della finanza locale, tende a

realizzare finalmente una sistemazione definitiva, a partire del 1989, dei vari fondi (se ne contano cinque in questo disegno di legge) attraverso i quali passano i trasferimenti erariali ai comuni, alle province e alle comunità montane; contiene poi la precisazione e il completamento dei complessi criteri di ripartizione di questi fondi; prevede inoltre — cosa ancora più importante — la graduale destinazione negli anni di una parte dell'indistinto fondo ordinario al finanziamento specifico di servizi essenziali, con fini chiaramente perequativi; affronta infine il problema del risanamento delle gestioni locali disstate.

Prima di passare ad analizzare più in dettaglio il disegno di legge in discussione, che è collegato ai due provvedimenti che ho testé ricordato, credo che di fronte a questo quadro ci sia da riproporre con forza, sia pure alla luce di questo limitatissimo esame di disposizioni concernenti gli enti locali, che si riferiscono alla sola produzione legislativa degli ultimi tre mesi, la necessità di iniziative urgenti per semplificare, sistematizzare, ordinare questa serie infinita di norme, che viene tra l'altro continuamente arricchita da altre disposizioni, all'avvio di ogni anno finanziario.

Non è pensabile che le autonomie locali possano realizzarsi pienamente ed operare correttamente in un mare così infido, variabile ed aggressivo di normative e disposizioni finanziarie, per di più cangianti e spesso sovrapposte, talvolta in contraddizione l'una con l'altra. So bene che questa esigenza è sentita e che un appello in tal senso è stato più volte formulato in varie sedi, ma credo che non si possa affrontare un provvedimento, che ritengo positivo e razionalmente orientato verso obiettivi chiari di autonomia impositiva, senza ricordarci che esso resterà — ahimé — forse ancora a lungo *rara avis* in un mare tempestoso di altri provvedimenti al quale è necessario ed urgente dare ordine, razionalità ed una finalizzazione precisa verso determinati obiettivi.

Il disegno di legge sull'autonomia impositiva al nostro esame si muove, sia pur

timidamente e con grande cautela, sul terreno infido e rischioso che ho sommariamente ricordato e compie, a mio avviso, un significativo passo in avanti. Va dato atto al Governo di aver affrontato finalmente, in nuovi termini concreti, anche se solo parzialmente, il problema dell'autonomia impositiva aprendo la strada ad altre e più complete soluzioni. Il prezzo che si paga, naturalmente, è l'istituzione di un nuovo tributo esclusivamente di competenza comunale che colpisce l'esercizio di imprese, di arti e di professioni con riferimento fondamentalmente alle aree occupate dall'esercizio stesso. La scelta di un nuovo tributo, in particolare di questo tributo, può destare perplessità ed opposizione, ma credo che vada valutata per quello che è, cioè come la risposta ad una esigenza inderogabile, se si vuole che la conquista (perché tale la consideriamo) dell'autonomia impositiva da parte dei comuni possa essere veramente la base di una autentica autonomia amministrativa capace di migliorare le condizioni di vita e di operatività dei cittadini.

Accanto all'istituzione del nuovo tributo, in questo disegno di legge si riprende la strada della crescente copertura dei costi dei servizi pubblici comunali attraverso il gettito proveniente dal pagamento delle tariffe, in modo da sollecitare una più efficiente gestione dei servizi stessi, assicurare ai comuni nuove risorse da destinare ad altri obiettivi e chiamare l'economia privata, in evidente e continuo miglioramento, a contribuire in maggior misura al benessere comune.

Si prevede, infine, la soppressione di alcune imposte locali, ritenute ormai superate, come l'imposta di soggiorno che viene sostituita con proventi di altra origine e l'imposta sui cani, dando un ulteriore segnale della necessità di riordinare ed ammodernare il sistema delle imposte locali esistenti. Infine, solo una parte del gettito complessivo così ottenuto compensa le riduzioni dei trasferimenti erariali, già previste per il 1989; il resto costituisce una nuova risorsa a disposizione dei comuni. Si imbocca in questo modo la strada del graduale miglioramento com-

pletivo delle entrate degli enti locali come frutto dell'autonomia impositiva.

Molto rapidamente, signor Presidente, perché vedo che il tempo corre, vorrei ricordare qualche dettaglio del disegno di legge che ho testé rapidamente illustrato. Il primo articolo riguarda il graduale aumento della copertura del costo dei servizi pubblici attraverso il ricorso alle tariffe; non scendo, al riguardo, nei dettagli che potremo esaminare poi in sede di esame degli articoli. Nell'articolo 2 si dà una nuova definizione del servizio di raccolta dei rifiuti solidi urbani, collegando ad esso anche il servizio di pulizia delle strade. L'articolo 3 prevede la soppressione dell'imposta di soggiorno che viene sostituita da altri proventi, cioè da una partecipazione al gettito fornito dalla nuova imposta comunale sulle imprese, arti e professioni. L'articolo 4 è l'articolo cardine, a mio parere, di questo disegno di legge; esso deriva da due precedenti articoli, il 4 e il 5, presentati dal Governo, in forma diversa. Quegli articoli prevedevano una ristrutturazione radicale della tassa di concessione comunale e l'istituzione di un'imposta di consumo locale. Il Governo, in stretta collaborazione con la Commissione, attraverso un dibattito molto ampio e aperto, ha poi ritenuto opportuno modificare quella impostazione arrivando all'attuale proposta: imposta comunale per l'esercizio di imprese e di arti e professioni. Tale imposta deve essere corrisposta da tutti coloro che esercitano arti, professioni ed imprese — con ampie limitazioni relativamente a quelle agricole — e fa riferimento alla superficie occupata. La sua entità è determinata in base alle attività esercitate e per classi di superficie utilizzate, secondo una tabella allegata alla legge.

Vi è stato un lungo dibattito sulla opportunità di fare riferimento alla sola area occupata e non anche alle caratteristiche economico-finanziarie dell'attività svolta, allo scopo di definire l'imposta. La decisione che il Governo ha preso, e che la Commissione ha approvato, è quella di fare riferimento esclusivamente alle superfici occupate, rendendo tuttavia più flessibile l'applicazione della legge me-

dianche la suddivisione delle classi di superficie considerate in dieci categorie che si riferiscono al tipo di attività esercitata.

In tal modo si introduce nella legge, oltre al riferimento principale alle superfici, anche un richiamo al tipo di attività che, in qualche misura, tiene conto indirettamente — e non esplicitamente — della redditività economica dell'esercizio e quindi anche delle superfici utilizzate.

Perché si è scelta in sostanza questa linea? Il motivo è che, trattandosi di un'imposta che va gestita autonomamente ed in modo esclusivo dai comuni, era necessario fondarla su una situazione reale propria dei soggetti di imposta, definibile con sicurezza, senza caricare il comune di troppe e insostenibili responsabilità di accertamento. Al tempo stesso si è voluto però tener conto della diversa redditività che le varie superfici possono fornire.

L'articolo 4 del provvedimento prevede inoltre una serie di esenzioni e di detagli più particolari sui quali non mi soffermo.

Un altro aspetto sul quale voglio richiamare l'attenzione dei colleghi è che l'autonomia dei comuni si esercita, in questo quadro, scegliendo nella tabella allegata al provvedimento l'aliquota da applicare, individuandola fra valori massimi e minimi previsti per ogni settore di attività e per ogni classe di superficie. A tutto ciò va premessa una avvertenza, che è stata da qualcuno considerata una limitazione all'autonomia dei comuni e che forse è tale da un punto di vista assoluto, ma che trae un'origine ben precisa dalla necessità di non sovvertire una determinata definizione dei rapporti fra le capacità contributive delle varie categorie di attività produttive, che deve essere salvaguardata a livello nazionale per ragioni di omogeneità di trattamento fiscale. Mi riferisco al fatto che la scelta del punto in cui ci si colloca fra le aliquote massime e quelle minime deve essere identica per tutte le categorie di attività produttive e per tutte le classi di superficie. Ciò configura una «maglia» di aliquote che può dilatarsi o restringersi a seconda del punto scelto dai singoli comuni fra i valori massimi e quelli minimi

delle aliquote, sempre tuttavia restando simile a se stessa, se vogliamo usare un concetto geometrico, ed evitando deformazioni di qualsiasi tipo.

Si tratta di una scelta a mio parere valida e che comunque può essere discussa. A tale scopo si è stabilito di mantenere in vigore la tabella solo per tre anni, dando quindi a tale scelta un carattere sperimentale. Del resto, credo che tutti riconosciamo (sia coloro che a questa scelta sono favorevoli sia quelli che sono contrari) che quando si istituisce un nuovo tributo un po' di prudenza è sempre necessaria; la verità non è mai tutta dalla stessa parte ed è meglio prevedere la possibilità di modifiche.

Voglio fare un ultimo accenno alla soppressione dell'imposta di soggiorno, sostituita attraverso la detrazione del 10 per cento delle somme riscosse dai comuni per imposte, sanzioni o interessi relativi al nuovo tributo, percentuale che viene devoluta alle rispettive province; queste ultime trattengono il 7 per cento per sé e versano il restante 3 per cento allo Stato, il quale a sua volta lo riattribuisce ai comuni e alle province sulla base di criteri perequativi. È importante sottolineare intanto la continua attenzione alle esigenze della perequazione; dobbiamo infatti convincerci che, man mano che si procede sulla via dell'autonomia impositiva, si rischia di creare ragioni di disparità fra i comuni, per cui si rende necessario prestare parallelamente continua attenzione ai processi perequativi. Di questo 3 per cento una parte, in base al comma 2 dell'articolo 3, viene attribuita alle regioni, perché a loro volta possano restituire agli enti beneficiari dell'imposta di soggiorno le somme di cui erano a suo tempo destinatari.

Desidero ora svolgere una brevissima considerazione sul valore economico-finanziario del provvedimento al nostro esame. Conosceremo domani quale sarà il parere espresso dalla Commissione bilancio, ma intendo ricordare che le valutazioni del Governo sul valore di tale disegno di legge indicano che esso garantisce nei suoi tre filoni principali (miglioramento della copertura tariffaria del costo dei servizi; riordino e soppressione di alcune im-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

poste locali; nuovo tributo sulle attività produttive) complessivamente una disponibilità di nuove risorse pari a 2.350 miliardi per il 1989. Nei confronti dei comuni per il 1989 già sono stati tagliati trasferimenti per un ammontare complessivo di 1.375 miliardi (e non sto a ricordare l'origine del taglio perché i colleghi la conoscono bene e il tempo a mia disposizione sta per scadere). Si stabilisce quindi di seguire il principio che l'autonomia impositiva non dà risorse esclusivamente sostitutive della riduzione, che pur deve avvenire gradualmente, dei trasferimenti erariali, ma apre nuovi spazi all'autonomia operatività, iniziativa ed attività dei comuni.

Per concludere, intendo ribadire che la mia valutazione sul disegno di legge è complessivamente positiva. Certo, siamo ancora lontani da una piena e soddisfacente definizione e realizzazione dell'autonomia impositiva; come siamo lontani dal soddisfacimento dell'esigenza, che mi sento di condividere, ripetutamente manifestata dai comuni e dall'organizzazione degli enti locali (ANCI, UPI, Lega della autonomie locali), di stabilire una volta per tutte e il più presto possibile un robusto tronco di autonomia impositiva locale che possa rappresentare il fondamento della nuova finanza locale, largamente ispirata all'autonomia, ferma restando la partecipazione in misura minore alla finanza erariale. Sono d'accordo anche sul fatto che tale tronco si potrà costituire in un diverso modo e cioè con un riordino del complesso delle imposte immobiliari da assegnare autonomamente e globalmente ai comuni, tenendo conto che gli immobili maggiormente risentono delle iniziative e dell'attività dei comuni. Per altro questa indicazione era già emersa esattamente un anno fa, al momento dell'approvazione del decreto-legge sulla finanza locale per il 1988: in quell'occasione in un ordine del giorno — approvato, se non ricordo male, in quest'aula all'unanimità ed accolto dal Governo — si dava al Governo esattamente l'indicazione di affrontare tempestivamente e per questa via il problema dell'autonomia impositiva locale.

GIUSEPPE RUBINACCI. È un atto liturgico!

PIER LUIGI ROMITA, *Relatore*. Speriamo che quest'anno non sia più così, onorevole Rubinacci.

Al disegno di legge al nostro esame — ne parlo adesso per l'importanza dell'argomento, ma vi torneremo quando esamineremo gli articoli — sono stati presentati diversi emendamenti su questo ultimo argomento dal gruppo comunista: si propone di prevedere già in questa legge di accompagnamento una delega al Governo per provvedere al riordino e alla diversa destinazione della imposizione immobiliare. La maggioranza ha riconosciuto che il problema esiste e deve essere risolto nella sua complessità; ma ritiene che non sia consigliabile provvedervi attraverso un disegno di legge collegato alla legge finanziaria (per problemi di copertura e per altre esigenze di carattere finanziario), che deve essere esaminato e approvato in tempi ristretti. Il problema è troppo grande e impegnativo perché lo si possa risolvere in breve tempo. Per la verità devo rilevare che già la discussione del disegno di legge n. 3201, nell'attuale formulazione, ha impegnato la Commissione in un lavoro intenso e per certi aspetti molto accelerato. In proposito chiedo scusa ai colleghi se, nella mia veste di presidente della Commissione, sono stato costretto alcune volte a imporre un ritmo molto intenso.

Il problema del riordino dell'imposizione immobiliare quindi esiste, ed io credo che la maggioranza farà bene a ripetere il suo invito al Governo: questa volta in forma più cogente perché la questione, al di fuori delle strettoie della sessione di bilancio, possa essere affrontata e risolta. Daremo così serenità, concretezza, ampio respiro e capacità di programmazione alle amministrazioni locali ed una corretta e definitiva impostazione all'autonomia impositiva dei comuni (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il sottosegretario di Stato per le finanze.

CARLO SENALDI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Il Governo esprime apprezzamento.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

zamento e consenso per la relazione dell'onorevole Romita, alla quale si associa.

ANTONIO BELLOCCHIO. Il Governo poteva riservarsi di intervenire in replica!

PRESIDENTE. Naturalmente, il rappresentante del Governo potrà nuovamente intervenire in sede di replica, onorevole Bellocchio.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Rubinacci. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE RUBINACCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dopo l'intervento del presidente Romita, la cui relazione non era nota, mi verrebbe voglia di modificare il discorso che ho preparato. Ma avrò modo in seguito di tornare su alcune affermazioni del relatore, che non credo possano trovare ospitalità in un sistema tributario chiaro, preciso e soprattutto corretto.

Innanzitutto, la comparsa nel cielo fiscale della meteora SOCOF avrebbe dovuto affievolire e raffreddare molti entusiasmi nell'introdurre il travagliato progetto dell'autonomia impositiva dei comuni, in parallelo con quella dello Stato; invece non ha fatto altro che rinfocolare un oltranzismo irrazionale, che si è manifestato con la presentazione di proposte dietro le quali si delinea non solo una soluzione al problema, ma anche una politica eversiva di decentramento fiscale.

Tale sospetto non è privo di precedenti storici: fra le leggi perverse approvate nell'ultima fase della prima repubblica francese vi fu quella che trasferiva alle amministrazioni locali la capacità di imposizione fiscale, contribuendo a frantumare ancor di più un paese che le ventate giacobine avevano reso già di difficile governabilità. Non è quindi singolare che oggi, nella logica del logoramento delle attuali istituzioni pubbliche, la bandiera del localismo tassaiolo sia passata in mano allo Stato.

È stupefacente il fatto che, dopo quarant'anni dalla promulgazione della Costituzione, la riforma dello Stato e delle auto-

nomie locali sia rimasta lettera morta e che si sia invece provveduto a predisporre estemporanee misure legislative attivate con decreti-legge e con le annuali leggi finanziarie, dandosi tappabuchi inidonei per approntare un'organica riforma costituzionale di ampio respiro. Del resto — lo ha ricordato anche il presidente della Commissione nella sua relazione — tutto questo incoerente accavallarsi di leggi ha determinato ambiguità, dissonanze, confusioni e anacronismi che hanno amplificato la segmentazione legislativa, l'emergenza operativa, l'incertezza del diritto, in una parola la regressione della stessa autonomia. Alle semplici strutture degli enti locali si sono sovrapposti complessi sistemi di contabilità e di bilancio, ad uso ed immagine della burocrazia ministeriale, con relativi vincoli e tetti, che non tengono affatto conto delle innumerevoli e differenziate esigenze delle comunità locali e delle necessità operative degli enti.

Le autonomie di decentramento diventano asimmetriche nei confronti delle strutture statali. La logica burocratica si sostituisce ai problemi reali (come logica arrogante di potere e non come solidale offerta di opportunità di sviluppo); alla maggiore conflittualità tra Stato e comuni il potere centrale offre l'instaurazione di un rapporto finanziario-burocratico in cui lo spirito delle autonomie è barattato con maggiori disponibilità finanziarie.

A tutto questo non può porre rimedio la riforma Gava, attesa come una sorta di catarsi legislativa della vecchia legge comunale e provinciale.

Senza entrare nel merito, il nostro giudizio negativo si fonda sull'ambiguo tentativo di sintesi di vecchie e contrastanti culture su risonanze storiche e su compromessi stravolgenti, sulla più proterva incapacità di comprendere ed interpretare la rivoluzione postindustriale, che sta mutando i termini e le soluzioni dei problemi, i bisogni e le aspettative della gente, i rapporti tra Stato e cittadini.

Il disegno di legge oggi alla nostra attenzione è un provvedimento censurabile sotto il profilo morale, giuridico-costituzionale ed economico-sociale. Sotto il pro-

filo morale, perché ipotizza un'ampia discrezionalità che accarezza e stimola — fatto non infrequente — chi concepisce il potere come espressione di un imperio personale o di partito. Sotto il profilo giuridico-costituzionale, perché con la nuova imposta comunale per l'esercizio di imprese e di arti e professioni viene violato il principio del *ne bis in idem*, nel senso che qui si colpisce due volte lo stesso imponibile: con l'attuale tassa locale sulle concessioni e le licenze con il nuovo tributo. Ed ancora il provvedimento è censurabile sotto il profilo economico-sociale, perché la capacità contributiva è parametrata sulla base della superficie occupata e del settore di attività dell'insediamento, cioè sul *look*, sul lato esteriore.

Non insisterò sull'iniquità di un provvedimento che fissa uno stesso prelievo sia per l'attività svolta a Roma sia per quella esercitata in un piccolo comune della montagna calabrese. Né è conseguibile diverso risultato con le altre ipotesi di imposte. Questa maggiore entrata andrà a beneficio di non più di mille comuni, con la esclusione dei restanti 7 mila, perché in questi ultimi, com'è avvenuto per la SOCOF, le spese di esazione saranno superiori al prelievo introito.

Presidente, io non riesco a capire come possano il Governo e il nostro Parlamento (quindi il legislatore) non tener conto dell'impatto che una simile imposta — come tutte le imposte — avrà sulla realtà sociale ed economica del nostro paese! È mai possibile che né il Governo né il legislatore si pongano come problema il fatto che l'Italia sia composta da 8.082 comuni, di cui 6 mila al di sotto dei 5 mila abitanti?

È un aspetto di cui deve tener conto il legislatore quando vuole legiferare con correttezza e con serietà! Se invece legifera, com'è avvenuto fino ad oggi, per esigenze di cassa, allora si determina la perversione del sistema impositivo, quindi del sistema tributario e, di conseguenza, di ogni legge.

Vorrei far notare con molto garbo al relatore che 6 mila comuni su 8.082 sono al di sotto dei 5 mila abitanti. Vogliamo ve-

dere qual è la loro ampiezza? Per esempio, in Piemonte (la patria del presidente della VI Commissione) vi sono 343 comuni con meno di 500 abitanti. Potrei continuare, ma rilevo che si potrebbe arrivare ad un massimo di 791 comuni con una popolazione fino a 500 abitanti.

Vorrei che il Governo prestasse un po' di attenzione al riguardo, e che ci fornisca una spiegazione. Mi auguro che uno dei due sottosegretari presenti risponda in merito alla veridicità di quanto sto affermando. Ognuno di noi, tra l'altro, a parte l'attività legislativa che è chiamato a svolgere, vive in un contesto sociale, in un comune o in una provincia: conosceremo le nostre province, conosceremo i nostri comuni! Tralasciamo i 500, i 700 o i mille abitanti, ma consideriamo che vi sono 6 mila comuni al di sotto dei 5 mila abitanti: vogliamo esaminare quali attività vengono esercitate in questi comuni? Se il barbiere, il parrucchiere, il ciabattino o il venditore di verdura continueranno a svolgere il loro mestiere, noi dovremo finanziarli (non tassarli!) perché rimangano in alcuni paesi montani!

E, quanto ai comuni con 500, con mille, con 2 mila abitanti, leggiamo gli articoli 4, 5, 6, 7, 8 e 9 del disegno di legge. Tali comuni dovrebbero organizzare un ufficio tributario, il cui costo è certamente superiore a qualsiasi tipo di gettito che si potrà ricavare da questa iniqua, assurda, incostituzionale, illegittima imposta. Il relatore ha detto che per non gravare i comuni di questo accertamento si è raccolto la bellezza di 480 attività, catalogandole in dieci classi. Ma per evitare che cosa? L'accertamento è la più iniqua delle imposte stabilite in base a questo criterio. Un ufficio tributario? Ve l'immaginate a Sestino, paese dell'onorevole Forlani, che, con tutte le capre, conterà 700 abitanti? Chi tasseranno? Qual è il costo?

È mai possibile che un esecutivo e un Parlamento che si rispettino non facciano questo tipo di calcoli? È mai possibile che non tengano conto della fine che ha fatto la SOCOF, per la quale noi abbiamo svolto lo stesso ragionamento? Mi domando: avete modo di ascoltare i sindaci di questi paesi

(chiedo scusa al Governo)? Chi vuole gestire questa imposta? Vi immaginate come saranno applicate quelle tabelle?

Io provengo da Pesaro, città che, oltre a tante altre scuole, ha anche un istituto molto importante, quello degli orafi. L'orafo che produce è un artigiano e per svolgere questo tipo di attività gli sono sufficienti 50-60 metri quadri: egli pagherebbe la stessa imposta che versa un giornalista! Sono circa 400 (riprenderemo questo argomento quando, tra pochi giorni, si tratterà di modificare la legge Visentini) le attività esercitate attraverso le varie arti e professioni, e noi le cataloghiamo in dieci classi! Alcune delle voci previste nella tabella sono addirittura ridicole. Si pensi, ad esempio, alle attività industriali fino a 25 metri quadrati. Ditemi voi se si può svolgere un'attività industriale in uno spazio di 25 metri quadrati! Ma come si può legiferare in questo modo? E ancora, come si può immaginare un'attività di commercio all'ingrosso sempre in 25 metri quadrati? Il Parlamento e il Governo si rendono conto di quello che pongono in essere? Ma come vengono fatte le leggi? E poi si criticano l'elusione e l'erosione fiscale! Ma l'elusione e l'erosione fiscale si verificano appunto a causa di una legislazione che è fuori della realtà sociale ed economica del paese. Questa è la verità!

Ecco perché gli emendamenti che noi abbiamo presentato sono tutti soppressivi. Una simile imposta non ha ragion d'essere! E toglietevi dalla mente che vi possa essere uno spazio impositivo per i comuni, data la geografia e l'entità degli stessi. Toglietelo dalla testa, ripeto! Sono quarant'anni, signor Presidente, che si dibatte su tale problema, senza tener conto del periodo precedente. In realtà il problema delle autonomie e della finanza locale è sorto con l'unità d'Italia, dopo il 1865; e ancora stiamo qui a ragionare su di esso, senza avere la possibilità e la capacità di risolverlo e senza, naturalmente, dare una indicazione concreta su come l'autonomia impositiva possa essere attuata nel nostro paese. Questa è la realtà!

Sono quarant'anni che se ne discute in

ogni consesso civico: nei comuni, nelle province, nelle regioni (dopo la loro istituzione), in Parlamento. E a quale conclusione siete arrivati? A nessuna, o al limite avete finito con l'introdurre nuovi meccanismi per prova, creando più perversità nel sistema e rendendolo sempre più iniquo, sempre più inaccettabile, sempre più intollerabile, al punto tale che siamo sull'orlo di una rivolta fiscale, signor Presidente, signori rappresentanti del Governo. Sino a quando gli italiani non si renderanno conto del grave onere fiscale che pagano ad un erario dissipatore, è chiaro che non si ribelleranno; ma il nostro paese sta prendendo coscienza dell'esosa pressione fiscale cui è sottoposto e la rivolta prima o poi scoppierà, anche perché non siete più in grado di garantire servizi, non dico sufficienti ed adeguati, ma per lo meno accettabili. Ad esempio, io ritengo che sulle dichiarazioni rilasciate ieri in quest'aula dal ministro della sanità, in uno Stato corretto, la magistratura dovrebbe subito aprire un'inchiesta.

Posso ora riprendere il discorso che avevo preparato, anche se mi piacerebbe tanto andare avanti su questo tono.

Ritengo che un risultato diverso non sia conseguibile neppure con l'introduzione della supertassa sulle abitazioni. Se prima, presidente, l'ho interrotta dicendo che questo è diventato ormai un fatto liturgico, ho affermato il vero: non vi è stata legge finanziaria in cui non si sia discusso di ciò, come non vi è stata legge finanziaria in cui non si sia parlato della tassazione dei capitali. Anche l'altro giorno a Bologna abbiamo dibattuto questo tema, in un convegno (al quale era stato invitato anche lei, onorevole relatore) svoltosi in quella meravigliosa aula del convento di Sant'Agostino. Vi erano tanti professionisti, dottori commercialisti e via dicendo: si è discusso del provvedimento sull'elusione, sull'erosione e sull'evasione fiscale, già in esame al Senato e che sarà poi trasmesso alla Camera. Ebbene, se vogliamo veramente stabilire un rapporto corretto tra l'erario e il cittadino, quale sistema è più chiaro di quello di determinare e di tassare una sola volta la capacità contributiva del citta-

dino, invece di segmentarla per meglio «tosare» il contribuente o, forse sarebbe il caso di dire, per meglio rapinarlo?

Tutto il reddito del cittadino deve essere attestato in un'unica dichiarazione, così come voleva anche la riforma tributaria, poiché esso costituisce il parametro di riferimento per determinare la capacità contributiva alle spese pubbliche, ai sensi dell'articolo 53 della Costituzione. È in rapporto a ciò che bisogna tassare il cittadino e stabilire il *quantum*.

Onorevoli rappresentanti del Governo, quanto volete togliere dalle tasche del cittadino onesto? Quanto? Ecco, questo è il punto: a quanto deve ammontare la pressione fiscale?

In tutti gli Stati, europei e non, si afferma che non è possibile che la tassazione sia superiore ad un terzo di quanto il cittadino possiede e produce. Quando si va al di là di tale limite, persino il primate della Chiesa anglicana ha dichiarato che si tratta di un furto, al quale il cittadino ha il dovere di ribellarsi.

Quando uno Stato preleva più di un terzo del reddito del cittadino, quest'ultimo può ribellarsi! In realtà, attraverso la scusa dell'equità fiscale, si dà man forte ad un Governo esoso e dissipatore. Sapete a quanto ammonta il prelievo dalle tasche dei cittadini? Quel prelievo, onorevole presidente della Commissione, è ormai di gran lunga superiore a tale tetto. Ritengo si debba affrontare una discussione reale su questo problema, senza infingimenti e senza truffe, giocando con carte vere, per stabilire a quanto ammonta la pressione tributaria su tutti noi, su tutti i cittadini.

Forse non pagate le tasse? Forse non conoscete l'aliquota sull'indennità nel momento in cui questa vi arriva? Forse non sapete fare i conti, aggiungendo a quella aliquota tutte le altre imposte che pagate in maniera indiretta e tutti gli altri contributi? Sapete a quanto ammonta tutto ciò? Superiamo il 60 per cento, colleghi che mi ascoltate!

Allora, quando si sottrae dalle tasche dei contribuenti più del dovuto, fino ad arrivare a livelli del 50-60 per cento, non ci troviamo più in uno Stato che tutela la

libertà, ma in uno che opprime; pertanto il cittadino ha tutto il diritto di ribellarsi e di rivoltarsi contro una classe dirigente che, tra l'altro, sperpera il denaro che così impunemente gli sottrae dalle tasche.

Questa è la verità, senza trucchi! Si altera perfino il prodotto interno lordo, con un sistema da «magliari» o da rigattieri della politica! Andate a vedere come è calcolato il prodotto interno lordo! Certo, basta aggiungere il reddito delle attività malavitose in Italia per rendere più accettabile la pressione tributaria o il debito pubblico! Questa è la verità!

Occorre dunque che finisca questo tipo di rapporti tra Stato e comuni, come se fossero realtà diverse e non aspetti della stessa realtà nazionale. Continuando su questa strada diminuirà certamente la solidarietà nazionale, fondamento della Costituzione ed elemento essenziale per il riequilibrio della società italiana.

Invece di stravolgere le amministrazioni locali e di proporre soluzioni finanziarie incoerenti ed irreali, ridiamo alle comunità locali il senso e la responsabilità di una vera autonomia amministrativa, e liberiamo i comuni, come avviene in tutta Europa, dai diversi meccanismi di una inutile, anzi dannosa, intermediazione delle burocrazie politiche nella loro gestione!

Le comunità italiane sono ormai mature per camminare senza stampelle, conoscono i loro problemi e sanno scegliere tra le varie soluzioni e sanno come valutare le capacità morali e professionali dei loro cittadini.

Ciò stimolerebbe le responsabilità di tutti ed avrebbe il pregio di riavvicinare tanti onesti e capaci cittadini alla vita pubblica, alle istituzioni e alla loro gestione. È ora che ci si convinca che il 1992 non sta arrivando soltanto per l'agricoltura, per l'industria, per le banche ed il commercio ma per tutte le strutture pubbliche. Il loro costo non è più una variabile indipendente perché ogni suo aumento ingiustificato si riflette in maggiore pressione tributaria, contributiva e tariffaria per chi produce e lavora, per chi cioè è esposto alla continua ed ossessiva prova della concorrenza comunitaria ed internazionale.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

Dodici anni fa entrava in vigore la riforma tributaria, che fu un apprezzabile tentativo di introdurre una moderna legislazione in materia. L'efficienza, il rispetto e l'autorità dello Stato vennero ritenuti elementi necessari per lo svolgimento della vita economica, anzi dovevano costituire il presupposto di ogni innovazione dello Stato e della società, il contributo indispensabile allo sviluppo della nazione, la garanzia stessa dell'equilibrio tra la sovranità statale e le autonomie locali. Nel contesto di quella riforma dovevano essere regolate sia la finanza regionale sia quella locale.

Noi pensiamo ad un governo locale che si avvicini al cittadino, che lo faccia partecipe delle sue scelte e consapevole dei relativi costi, che lo metta cioè in grado di valutare e confrontare correttamente l'efficienza e l'economicità della sua gestione. È arrivato il momento di smetterla con improvvisi e sterili esperimenti e di prendere, invece, in considerazione quanto da noi ripetutamente sostenuto nell'interesse di tutta la nazione.

In primo luogo, riteniamo che non sia possibile, senza una organica definizione dei rapporti, delle interconnessioni e delle funzioni fra Stato, regioni ed enti locali, alcun corretto sviluppo delle autonomie e del decentramento e tanto meno una valida e legittima soluzione dei problemi della finanza locale.

In secondo luogo, pensiamo che sia necessario il rispetto del quadro costituzionale delle autonomie locali, nella sistematica revisione delle regole del gioco, più corrette ed eque per tutti.

Inoltre, sul tema specifico della finanza locale è, a nostro avviso, indispensabile la predeterminazione dei trasferimenti dallo Stato alle regioni in tema di spese relative ai compiti istituzionali e delle funzioni delegate, con criteri e meccanismi di perequazione.

Infine, occorrerà garantire ampia autonomia ai comuni in tema di tasse, tariffe e prezzi per i servizi da essi forniti.

Noi crediamo ad un nuovo comune che promuova e concretizzi la volontà degli italiani di opporsi all'invasione omolo-

gante e nefasta di questo sistema partitocratico che ha, di fatto, costruito i più perversi ed irrazionali meccanismi di spesa, che limitano grandemente la libertà e l'iniziativa di tutti (*Applausi dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Galli. Ne ha facoltà.

GIANCARLO GALLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, cercherò di illustrare molto brevemente le ragioni per le quali ritengo il testo al nostro esame non adeguato alle necessità e alle finalità, più volte conclamate, di assicurare uno spazio di autonomia impositiva agli enti locali.

Dirò subito, da questo punto di vista, che il testo del disegno di legge governativo era, tutto sommato, più avanzato e innovativo. Il dibattito in Commissione ha registrato, invece, una significativa involuzione. La questione, infatti, non è stata vista ed affrontata dal punto di vista delle autonomie locali bensì da quello dell'ordinamento tributario.

In questa prospettiva un obiettivo solo emergeva come essenziale: recuperare risorse, nella forma più certa e determinata, meno potenzialmente conflittuale con le categorie colpite attraverso la nuova imposta. Sono così nate — ma per fortuna sono state combattute e sconfitte in Commissione — ipotesi e proposte che consideravano i comuni alla stregua di uffici periferici del Ministero delle finanze o di quello del tesoro. Mi riferisco, ad esempio, agli ispettori per l'accertamento della regolare gestione della nuova imposta, al prelievo ed al versamento di una quota pari o addirittura superiore al 30 per cento per garantire una forma di riequilibrio tra le varie realtà comunali che — com'è naturale che sia in un paese quale l'Italia — presentano oggettive diversità che vanno in qualche misura colmate.

Fermandosi alla sostanza del problema, il punto politico è uno solo: questo provvedimento non assicura alcuna vera autonomia impositiva ai comuni; anzi, deter-

mina, puramente e semplicemente, una serie di adeguamenti tariffari e la nascita di una nuova imposta con la quale, comunque, non si crea alcuna vera autonomia, alcun vero margine di manovra, alcun vero tentativo di realizzare un criterio di equità nel prelievo.

Un'imposta che non fa riferimento al reddito rischia di essere naturalmente ingiusta. Anche in questo caso, dunque, il gettito sarà assicurato da piccoli artigiani e commercianti in base ad un calcolo per metro quadrato. Così, il Parlamento, che non vuole dare autonomia perché teme che gli enti locali gestiscano male, impropriamente e ingiustamente la loro libertà — per altro sempre guidata e bene indirizzata —, finisce per determinare una scelta che sarà fonte di ingiustizia e di sperequazione. Così, come conseguenza di questo atteggiamento, un'inossidabile ed immutabile tabella sostituisce il naturale riferimento al reddito ed impedisce qualsiasi possibilità di adattamento alla realtà produttiva locale.

Se i tempi, le contingenze, la difficoltà e la complessità indubbe della materia non consentono di mettere in campo una proposta capace di dare spazio, modesto ma vero, di autonomia, sarebbe meglio ripiegare temporaneamente su un'addizionale, sull'aumento di un'aliquota e di un'imposta esistenti, senza inventare una costruzione che rischia di essere senza fondamento.

Certo, il problema dell'autonomia impositiva non è semplice perché, tra l'altro, una sua applicazione forte e concretamente estesa — si pensi alla tassazione sugli immobili di cui tanto si parla — creerebbe immediati problemi di riequilibrio. A molti comuni — pensiamo a quelli del Sud ed a quelli della montagna in particolare — mancherebbe una base imponibile adeguata. Si determinerebbe, quindi, la necessità di un sapiente e calibratissimo gioco di freno e di acceleratore tra il livello centrale e quello locale.

Il giudizio su questo testo è dunque carico di perplessità e riserve. Esso non contiene nessuna vera prospettiva per un riordino definitivo della materia; prevede au-

menti tariffari determinati e parcellizzati nonché una nuova imposta che i comuni possono applicare con qualche fastidio, qualche ingiustizia ed una resa sostanzialmente incerta. Mi chiedo: questa è l'autonomia impositiva di cui cotanto ragionammo insieme?

Gli articoli 1 e 2 impongono molto didascalicamente, per i servizi a domanda individuale, che il costo debba essere coperto con proventi tariffari non inferiori al 36 per cento per il 1989, al 38 per cento per il 1990, con un aumento del 2 per cento per gli anni successivi fino al 1992. Per quel che riguarda la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, le percentuali sono del 60 per cento per il 1989 e il 1990 con una maggiorazione del 5 per cento per ognuno degli anni successivi fino a raggiungere il 100 per cento; per gli acquedotti, si tratta dell'80 per cento del costo per il 1989, più un 10 per cento per gli anni successivi fino al 1991.

Quale autonomia dunque? Quali possibilità di garantire il raggiungimento dei minimi previsti, graduando, articolando la pressione su un servizio piuttosto che su un altro in relazione alle specificità ed alle necessità locali? Probabilmente nessuna. Se pensiamo all'articolo 5 e all'articolo 10, ossia alla nuova imposta che viene introdotta e alla conferma delle aliquote INVIM, balza evidente l'inutilità di determinare minimi e massimi, dal momento che nel primo caso è obbligatorio il minimo e nel secondo il massimo.

In conclusione, da questo testo non emerge alcuna vera prospettiva autonomistica, ma si delinea al contrario una serie minuziosa di disposizioni volte a regolamentare la gestione dei servizi senza tener conto delle diversità e delle necessità che molti comuni sono costretti, sottolineo costretti, ad affrontare.

Per rendersene conto, basta un esempio banale, il primo che mi viene in mente pensando alla realtà della mia provincia: come si può pretendere di far pagare prima l'80 e poi il 100 per cento del costo dell'acquedotto ad un comune come Brunate (anche l'onorevole Serrentino conosce esattamente questo problema), che preleva

l'acqua dal lago, la solleva e la distribuisce con costi che oggi già superano le 3 mila al metro cubo?

Come ho già avuto modo di dire, questo provvedimento acquisterebbe senso e coerenza ad una condizione: quella di cambiare titolo. Anziché vanamente pretendere di recare disposizioni sull'autonomia impositiva degli enti locali, dovrebbe più coerentemente e più precisamente dettare disposizioni sulla eteronomia impositiva degli enti locali! (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare l'onorevole Solaroli. Ne ha facoltà.

**BRUNO SOLAROLI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori rappresentanti del Governo, la legge finanziaria 1989 e i provvedimenti ad essa collegati affrontano in maniera — mi sia permesso dirlo — ignobile la condizione della finanza regionale, provinciale e comunale.

Tutto ciò alla faccia dell'impegno riformatore in materia istituzionale (in particolare delle regioni e del sistema delle autonomie locali), assunto e vantato come proprio da questo Governo, dei ripetuti riconoscimenti del ruolo di un sistema rinnovato di poteri locali, del risanamento del disavanzo pubblico, della qualificazione dello sviluppo (con i tratti caratteristici della riforma democratica, sociale ed ambientale), e dei nuovi diritti dei cittadini; tutto ciò alla faccia del rinnovamento ecologico, della rifondazione dello Stato sociale, della valorizzazione dell'Italia che lavora e produce: mi riferisco ai milioni di piccoli e medi operatori economici nell'agricoltura, nell'industria, nel terziario che tutti i giorni esprimono il meglio delle loro possibilità per mandare avanti le loro attività e questo paese; tutto ciò, dicevo, alla faccia delle proclamate e ripetute intenzioni di superamento delle contraddizioni gravi che accompagnano lo sviluppo italiano e dal quale sono al tempo stesso alimentate; mi riferisco ai bisogni del partecipare, dell'uscire dalla solitudine, alla valorizzazione delle volontà individuali, intrecciati con nuove esigenze di solidarietà.

Non è svuotando e mortificando il sistema delle autonomie locali che si libera il paese, o una vasta parte di esso, dalla solitudine, dall'emarginazione, dalla droga, dalla violenza, dalla criminalità, dalle vaste sacche di povertà; non è così che si valorizzano e si fanno vivere entro un disegno unitario i lavori creativi e le nuove tensioni, sconfiggendo la rincorsa sfrenata agli individualismi ed ai corporativismi; non è così che si affrontano in modo nuovo i problemi dell'ambiente, della qualità della vita, della qualificazione dello sviluppo, che si prepara il paese all'appuntamento europeo del 1992, che si offrono risposte adeguate ai problemi che l'europeizzazione e la mondializzazione dei fenomeni pongono in modo sempre più complesso e difficile; non è così che si riesce a costruire una coscienza ed una consapevolezza nazionale solidaristica, cooperante e capace di rispondere alle tendenze pericolose della frantumazione e frammentazione del particolarismo; non è così che si utilizza il patrimonio di centinaia, di migliaia di uomini e donne, impegnati con abnegazione e con spirito di sacrificio a contribuire alla costruzione di una società più giusta e di uno Stato più nuovo e moderno, portando gli amministratori locali dallo stato attuale di disagio e di malessere, da una condizione degradante per essi e per il paese, ad una situazione di impegno gratificante per loro, i cittadini e l'Italia; non è così che si impegna l'intero paese recuperando la diffusa sfiducia verso il Palazzo.

Anzi, con la pratica centralistica, funzionale agli interessi dei nuovi grandi poteri, si degradano le istituzioni, si mortificano le volontà e gli impegni costruttivi, non si rinnova, ma si sollecitano un individualismo ed un corporativismo in contrasto con la ricomposizione di una linea coerente con gli interessi nazionali e generali.

Con questa politica non si avvia a soluzione alcun problema, si peggiora soltanto la situazione, non si colgono le grandi opportunità che i processi di innovazione e trasformazione mettono in campo, si mortificano forze ed energie vitali e necessa-

rie; si rendono i forti ancor più forti e gli altri più deboli e demotivati; si allontanano energie vitali e si demotivano apporti decisivi; si allontanano i cittadini dallo Stato.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, non è forse giunto il tempo di voltare pagina ed aprire una fase nuova nell'interesse delle comunità locali e del paese? È inutile e vacuo parlare di riforma della politica, delle istituzioni, dell'economia e della società e poi demotivare e svuotare con la pratica centralistica quotidiana l'apporto decisivo delle istanze decentrate.

In questa direzione si muovono le arretrate proposte di riforma dell'ordinamento dei poteri locali che vengono prospettate, in cui vi è il rifiuto di mettere mano alle necessarie riforme elettorali, ai fini di un nuovo rapporto tra eletti ed elettori, e l'arroganza centralistica del Governo in ogni campo, nonché il sempre più ignobile quadro finanziario in cui si relegano i poteri locali.

A dire il vero, pensavamo che la questione della finanza dello Stato decentrato, dei cosiddetti appartamenti al piano terra dello Stato repubblicano, fosse giunta al limite. Pensavamo avessero raggiunto il capolinea le considerazioni da categoria marginale, i tagli costanti nelle risorse, i disimpegni prolungati rispetto alle esigenze di riordino e riforma, cui si accompagnano cadute di tensione, di capacità progettuale, programmatica e di intervento; e così pure l'innesto costante di elementi di disarticolazione, di frantumazione, di divisione, di deresponsabilizzazione, di conflittualità tra poteri diversi ma fondamentali dello Stato.

Sono tredici anni che si deve attuare la riforma della finanza locale e non se ne è fatto nulla. Si è anzi portata al degrado, alla mortificazione ed alla precarietà anche la finanza regionale. Sono tanti anni che sulla finanza locale e regionale si operano tagli con miopia e inavvedutezza. Fate i conti e ne risulterà un quadro chiaro: enti locali e regioni sono stati del tutto deresponsabilizzati, hanno perso ogni margine di autonomia finanziaria e politica, hanno dovuto fare i conti con

risorse al di sotto dei tassi di inflazione programmati e con un sistema crescente di vincolismi paralizzanti.

Se così è, le cause del disavanzo vanno cercate nella spesa centrale; occorre avviare una fase di autonomia finanziaria ed impositiva vera; è necessario ricollocare questo sistema rinnovato di poteri nelle politiche nazionali.

Nel frattempo, infatti, la società si è trasformata, i problemi sono diventati più complessi, le esigenze da soddisfare più difficili. Ma di questo avviso ovviamente non è il Governo, e le risorse della legge finanziaria 1989 ne sono una inconfutabile dimostrazione.

Ci aspettavamo — dicevo prima — di essere giunti al capolinea e che ci si avviasse ad un superamento della situazione attuale e ad una svolta. Dobbiamo invece prendere atto che la logica centralistica e del sostegno ai grandi poteri non consente riflessioni ed avvisi di politiche nuove. Da ciò discendono tagli inaccettabili alle politiche locali di investimento, drastiche riduzioni dei trasferimenti erariali e mancanza di avvio di una politica di riforma. Si attuano forbici selvagge nella politica dei trasporti locali e vincolismi crescenti nella gestione del personale, nonché costrizioni a nuovi inasprimenti tariffari e attribuzioni coatte di nuovi balzelli fiscali.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi sia consentito effettuare un rapido e succinto quadro di quanto il Governo ha proposto in materia di finanza locale per il 1989. È stato posto un limite assoluto agli investimenti di 6 mila miliardi, tutto concentrato sulla Cassa depositi e prestiti, e questo significa dimezzare gli spazi utilizzati negli anni precedenti e ridurre di un terzo gli accessi alla Cassa. Si è previsto inoltre il divieto di contrarre mutui ordinari relativamente a materie sottoposte a leggi speciali (e poiché ormai avete ridotto tutto a speciale, ciò significa limitare ogni spazio di investimento in settori fondamentali e decisivi ed inoltre introdurre poteri autoritari di taglio e censura da parte del Ministero del tesoro, anche rispetto alle manovre previste dal disegno di legge). È stato operato altresì un taglio di

1.400 miliardi (pari all'8,5 per cento) nei trasferimenti ai comuni, e se aggiungiamo questa cifra al taglio di 1.000 miliardi operato nel 1988, il quadro appare chiaro ed evidente.

Dove sta, per quanto riguarda i comuni, la regola adottata per i ministeri (risorse del 1987 maggiorate del 14 per cento)? Dove stanno le regole sancite dalla legge finanziaria per il 1989 che indicano le spese correnti come maggiorabili di un presunto 4 per cento corrispondente al tasso di inflazione programmato e quelle per gli investimenti incrementate di un tasso pari all'aumento del valore del prodotto interno lordo? E d'altra parte, queste regole non vengono neanche rispettate nell'erogazione della spesa centrale. Al centro infatti si è sempre sfondato per quanto riguarda le spese correnti, ed il dato vero per il 1989 indica una maggioranza dell'8,5 per cento. Allo stesso modo si è operato un contenimento degli investimenti, ridotti per il 1989 ad un incremento del 5 per cento.

Figli e figliastri, dunque! Molto e male quanto utilizzato per i poteri centrali; alla malora le comunità locali! Un saggio ministro del tesoro ed un saggio Governo dovrebbero trarre una lezione dalla storia di questi anni, dovrebbero in sostanza bloccare la spesa centrale «sprecaiola» e clientelare, per garantire adeguati e più ampi riconoscimenti alla spesa locale.

Ma il disegno che regge la politica della maggioranza non guarda al paese, alle sue forze produttive, ai suoi bisogni veri, di carattere sociale ed ambientale, di qualità della vita, della crescita: guarda altrove. Ecco dove sta l'ostacolo da rimuovere! Ecco perché si taglia drasticamente sui poteri locali! E in cambio dei tagli di spesa, poi, si propone una politica «forcaiola»: tariffe insostenibili per i servizi sociali, nuovi balzelli, quale l'imposta locale sui consumi finali, ed ora questo nuovo tributo sulle attività produttive! Ancora: un taglio di 400 miliardi nella spesa di investimento nei trasporti locali, di 400 miliardi all'anno nella spesa corrente per il trasporto e nuove regole tariffarie inaccettabili, destinate a smontare il servizio di tra-

sporto locale nelle zone più deboli! Ma è in questa direzione che spinge il caos del trasporto e la grande questione della invivibilità dei centri urbani? E infine si propongono nuovi vincoli per il personale! Anche in questo caso pensate che bloccando gli spazi di manovra locale sia possibile aumentare l'efficienza dei servizi? Non conviene invece muoversi nella direzione dello smantellamento del sistema vincolistico, modificando la natura stessa del rapporto di lavoro, come d'altra parte noi proponiamo?

Potrei continuare a lungo a dipingere la situazione, ma mi fermo qui perché mi pare che almeno i contorni essenziali dell'opera del Governo emergano con evidenza. Una proposta ignobile, lo ripeto: oltre ogni pudore ed ogni limite, al di là della nostra stessa immagine! Pensate, i provvedimenti legislativi per i bilanci relativi al 1988 sono contenuti in un decreto-legge varato proprio in questi giorni! Ormai siamo all'assurdo: i bilanci del 1988 si faranno nel 1989 e quelli del 1989 non si sa quando! Per intascare nuovi soldi lo Stato potrebbe inventare un concorso a premi, dal titolo: «In quale anno i comuni vareranno i bilanci preventivi per il 1989?».

Dove stanno la serietà, il senso dello Stato, l'utilizzo migliore delle forze, lo spirito riformatore e riformista, il rigore rinnovatore? A noi sembra solo ignavia, miopia e spreco! Anche se vi è un rapporto consequenziale con le gravi affermazioni che il Presidente del Consiglio, onorevole De Mita, ha reso qualche tempo fa: «I nostri enti locali sono ridotti ad erogare favori e non più servizi. Ho delle difficoltà ad individuare un progetto politico in ogni tipo di giunta, anomala o no: troppe formule coprono ormai solo delle logiche di potere. Ormai è diventato difficile distinguere se nei programmi dei comuni c'è più richiesta di servizi che di affari: in molti programmi che si fanno localmente non c'è una risposta ai problemi dei cittadini, ma solo meccanismi per farsi finanziare dallo Stato».

Ho citato tra virgolette queste affermazioni, perché sono pesanti, gravi, offensive

per i 130 mila amministratori locali. Certo, gravi problemi riscontriamo anche nella gestione degli enti locali; ma, dove esistono, essi sono forse diversi da quelli presenti nelle gestioni centrali? E quale indirizzo e quadro di certezza ha offerto il Governo perché le male piante non attecchissero e si sviluppassero?

Con queste politiche, onorevole De Mita, si spinge l'attività amministrativa decentrata verso la deresponsabilizzazione, la frustrazione ed anche la degenerazione. Perché governare con serietà, rigore e senso dello Stato, quando il Governo centrale costringe a questa situazione insostenibile, dalla quale si uscirà con un ulteriore e drastico giro di vite o con una sanatoria generale, premio per i più furbi ed irresponsabili?

Ecco perché è compito di tutti cambiare questa politica di governo, e cioè andare rapidamente ad una riforma vera dell'ordinamento locale, che consenta agli enti locali e territoriali di muoversi con piena autonomia, come se fossero imprese. Occorre modificare le leggi elettorali per sancire un nuovo rapporto fra i cittadini-elettori, i programmi, le coalizioni e i candidati alle massime responsabilità; occorre ribaltare la situazione finanziaria avviando una fase nuova per l'autonomia finanziaria ed impositiva degli enti locali, un'autonomia finanziaria impositiva che significhi autonomia politica, responsabilizzazione nella spesa e nella entrata locale, superamento della conflittualità tra i poteri centrali e decentrati dello Stato, e quindi possibile nuovo rapporto fondato su una pari dignità cooperante, cioè un nuovo rapporto tra il cittadino-elettore e l'eletto.

L'autonomia finanziaria si realizza per il tramite di politiche di forte cambiamento, che ormai una diffusa opinione e l'insieme delle autonomie locali hanno individuato nei seguenti pilastri: compartecipazione al gettito tributario nazionale o ad una parte fondamentale dello stesso (perché le sorti finanziarie degli enti locali non devono essere legate all'andamento delle entrate dello Stato, positivo o negativo che esso sia? Perché un cittadino non deve poter

sentire di avere più voce in capitolo per il fatto che per legge una quota fissa dei tributi che paga va direttamente al suo comune, alla sua provincia, alla sua regione? E perché non deve poter chiedere conto del suo utilizzo?); assegnazione di un tributo forte, con spazi di manovra locale (un tributo forte che viene individuato nel riordino della fiscalità immobiliare per il suo rapporto con il territorio, per la selva di tributi che lo coinvolgono, per gli incredibili spazi di evasione che la caratterizzano); riordino dei tributi locali e fissazione di un quadro di principi per le politiche delle tariffe dei servizi locali, distinguendo quelli economici da quelli sociali e lasciando ampio spazio all'autonomia comunale; autonomia contabile, amministrativa, organizzativa, contrattualistica e revisione della natura del rapporto di lavoro; fondo nazionale di riequilibrio per consentire di recuperare sperequazioni e un fondo nazionale unitario per gli investimenti nei settori prioritari.

In sostanza, occorre un comune che possa muoversi e agire come un'impresa, che possa responsabilizzarsi di fronte ai cittadini e allo Stato entro un quadro di certezza finanziaria: questa è la strada da imboccare con decisione, anche se con la gradualità necessaria. Si deve far ciò per uscire dal tunnel perverso della contrattazione annuale, della precarietà, dell'incertezza, della deresponsabilizzazione, della conflittualità tra centro e periferia, del degrado nel rapporto con i cittadini.

Il Governo invece vuole continuare sulla vecchia e balorda strada, peggiorando ancora le sue proposte e ignorando l'ordine del giorno che un anno fa questo ramo del Parlamento votò, e con il quale dava al Governo la delega a presentare un disegno di legge di riforma dell'imposizione sugli immobili. Anche nel corso di questo dibattito abbiamo sentito molte affermazioni che si muovevano in questa direzione, sia nelle parole del relatore, l'onorevole Romita, sia in quelle di altri colleghi intervenuti. Nei fatti, però, si continua a praticare una politica che ignora questi impegni e che non consente di muoversi in questa direzione.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo riconoscere che, nel corso della discussione svoltasi sinora sui disegni di legge di accompagnamento alla legge finanziaria per il 1989, abbiamo riscontrato disponibilità nuove (ed è con soddisfazione che lo affermo) a muoversi secondo le indicazioni prima accennate. È un elemento positivo, anche se inadeguato ed insufficiente. Proprio per questo, d'altra parte, è stato possibile introdurre alcune modifiche. Mi riferisco al superamento del limite per gli investimenti; al ripristino del fondo 1988 presso la Cassa depositi e prestiti (permangono tuttavia vincoli centralistici che segnano ancora la stessa struttura della politica degli investimenti: il CIPE che decide le priorità in tema di investimenti locali, il nucleo di valutazione che mette le mani sui progetti locali, il ministro del tesoro che può sospendere l'erogazione dei mutui entro i limiti della legge, determinando nella sostanza per i bilanci locali un aumento del costo dei mutui). Mi riferisco altresì alla sconfitta della pretesa del Governo di «imporre le braghe» agli enti locali e di aumentare in modo insostenibile le tariffe dei servizi locali, senza distinzione rispetto alla socialità dei singoli servizi. Si è trattato di un tentativo di assestare un nuovo colpo all'autonomia locale e alla solidarietà e socialità che è stato respinto. Sia chiaro, nessuno teorizza pratiche o politiche di gratuità, al contrario. La quota di copertura dei costi, però, non può non tenere conto della natura del servizio.

Tra le modifiche voglio ricordare: lo smantellamento delle proposte rivolte ad introdurre nuovi balzelli, quali quelle concernenti la revisione delle tasse di concessione e l'imposta locale sui consumi finali; la soppressione dei tributi ingiusti come le imposte di soggiorno e sui cani; le pur insufficienti e modeste correzioni apportate ai vincoli nella manovra del personale e alle regole relative ai trasporti locali, anche se non sottovalutiamo il fatto importante costituito dall'introduzione del *part-time* e dalla definizione dei progetti obiettivi per quanto riguarda il personale. Le modifiche però sono inadeguate ed insuf-

ficienti; esse infatti si collocano nell'alveo delle vecchie politiche, non segnano l'inizio di una svolta.

Insomma, soprattutto per quanto concerne l'istituzione della nuova imposta sulle attività produttive (questo provvedimento reca un titolo ambizioso: «Disposizioni sull'autonomia impositiva degli enti locali», ma sarebbe stato più giusto parlare di autonomia in negativo degli enti locali) i contenuti di questo disegno di legge non rendono possibile l'avvio di una nuova autonomia finanziaria ed impositiva.

Abbiamo proposto e proponiamo, lo ripeto, la compartecipazione al gettito erariale, la delega programmata al Governo per il riordino della fiscalità sugli immobili. Le risposte sono state e restano negative. Vi è disponibilità, ma a condizione di lasciare le cose come stanno.

Ci sembra poi incredibile che il Governo rifiuti una delega nel campo del riordino della fiscalità immobiliare. È incredibile, ma vero! È vero, perché non si vuole imboccare la strada della riforma fiscale per rimediare ad un sistema socialmente iniquo e distorsivo per l'economia, e perché non si vuole allentare il centralismo avviando il passaggio all'autonomia impositiva e finanziaria.

Ma, rifiutando queste proposte riformatrici, al Governo ed alla maggioranza non è rimasta altra strada se non quella di inventare un nuovo balzello, la cosiddetta TASCAP, cioè la nuova imposta sulle attività produttive. Noi denunciemo la gravità di questa misura, perché non si tratta di un riordino fiscale o di autonomia impositiva, ma di un nuovo peso sulla produzione, in particolare su quella piccola e media. Ciò avviene proprio quando nel mondo degli operatori economici piccoli e medi debbano essere introdotte novità che consentano ad essi di tenere più facilmente il passo con le innovazioni e le mutazioni, aiutandoli ad affrontare la competizione internazionale e l'appuntamento del 1992.

Tale imposta non ha alcun elemento di proporzionalità o di progressività; al contrario, la formulazione delle categorie e delle classi e del *quantum* da pagare pena-

lizza le attività minori e più deboli. Si aumentano gli obblighi contabili e fiscali sull'attività economica e si introduce un balzello, che non configura l'autonomia impositiva e che è di complessa gestione, tenendo conto che gli organici e la copertura del *turn over* negli enti locali sono bloccati. Essa squilibra drammaticamente le realtà finanziarie locali e, d'altra parte, non offre un gettito adeguato. Quest'ultimo viene stimato dal Governo in 1.950 miliardi, in contrasto con l'emendamento proposto alla legge finanziaria dallo stesso Governo, in cui si faceva riferimento a 3 mila miliardi da incassare mediante la manovra fiscale indiretta nel 1989, a 3 mila 600 nel 1990 e a 4 mila nel 1991.

Si tratta di un gettito che non serve neppure a coprire quanto sottratto con i tagli, tenendo ferme le risorse del 1988 e migliorandole solo del tasso programmato di incremento dell'inflazione.

Le stime del Governo non sono sostenute da una documentazione seria. È possibile che il Governo in questo paese non sappia neppure quantificare l'entità e le modalità di distribuzione, secondo le tipologie di attività e la dislocazione territoriale delle imprese italiane? Ciò dimostra che è il caos che ci governa e non l'esecutivo in carica.

Le cifre del Governo sono smentite dai primi riscontri locali. Le cifre relative alle grandi città dimostrano che le entrate sono molto minori, addirittura al di sotto dei mille miliardi. Roma parla di maggiori entrate proprie per 75 miliardi, Milano per 60, Genova e Bologna per 30, Venezia per 15. Per rendere attendibili le stime del Governo queste previsioni dovrebbero almeno essere superiori di due o tre volte.

I casi di queste città dimostrano che, in seguito ai tagli apportati, i bilanci per il 1990 — quando si redigeranno — saranno caratterizzati da voragini. Questi sono i disavanzi annunciati, con gli investimenti fermi al livello del 1988 e con la spesa corrente che è aumentata solo del 4 per cento: Roma 80 miliardi, Milano 50 miliardi, Genova e Bologna 30 miliardi, Venezia 15 miliardi.

Se così è, che cosa succederà ai bilanci

dei piccoli e medi comuni, di quelli montani e, soprattutto, di quelli del Sud, dove la potenzialità fiscale locale è più bassa? È questa la risposta che De Mita ed il Governo danno alla richiesta degli amministratori locali di essere protagonisti del risanamento del disavanzo e, nel contempo, della qualificazione economica, sociale ed ambientale dello sviluppo? È questa la strada del risanamento più giusto, della riforma della politica e delle istituzioni? Noi pensiamo di no, e perciò contrastiamo tale provvedimento e tale politica, presentando emendamenti che si muovono in una direzione diversa ed alternativa.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori rappresentanti del Governo, mi sia consentito di cogliere questa opportunità per rivolgere una domanda a questi ultimi, alla quale mi auguro seguirà una risposta. Utilizzo questa occasione anche perché le interrogazioni a disposizione del parlamentare trovano in genere orecchie e bocche chiuse e finiscono evidentemente in cassetti polverosi nei quali sono destinate a rimanere.

Perché il Governo ha imposto alla Cassa depositi e prestiti di non convocare la tradizionale riunione di fine anno per esaudire le richieste di mutuo degli enti locali? I guasti che questa decisione provoca sono alti, soprattutto per i comuni piccoli e medi e per quelli che per tale motivo non riescono ad utilizzare le quote capitarie di pertinenza fissate per legge; in tal modo le urgenze non ricevono risposta.

Certo, si può recuperare nel 1989; però attenzione: avete introdotto una norma che subordina la possibilità di contrazione dei mutui all'approvazione dei bilanci preventivi. In questa situazione è difficile pensare che i tempi per il bilancio 1989 siano ravvicinati. Ciò non avviene per colpa degli enti locali: i ritardi — come dimostra la vicenda della finanza locale per il 1988 — sono causati dai tempi della politica governativa.

Non ritenete allora che sia giusto togliere il veto e sollecitare il consiglio di amministrazione della Cassa depositi e prestiti a convocarsi d'urgenza, rispon-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

dendo positivamente almeno alle richieste di finanziamento che rientrano nelle quote di ogni ente? Si dice che il veto derivi dal fatto che la Cassa depositi e prestiti ha concesso troppo. Ma non siete voi che obbligate a passare attraverso la Cassa? E se la Cassa non agisce con equilibrio, non si possono scaricare le contraddizioni sugli enti locali.

Ecco perché chiediamo che sia riconvocato, come dovuto, il consiglio di amministrazione della Cassa depositi e prestiti e che siano esaudite almeno le richieste all'interno delle quote per ciascun ente; ecco perché chiediamo che il Governo riveda la sua decisione e risponda comunque in questa sede, augurandoci almeno un ripensamento di questa ulteriore e ingiusta decisione (*Applausi dei deputati del gruppo del PCI*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Visco. Ne ha facoltà.

**VINCENZO VISCO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori rappresentanti del Governo, la questione della finanza locale e dell'autonomia impositiva degli enti locali è aperta da tempi ormai storici, come è stato ricordato da molti colleghi già intervenuti.

Va detto subito che il disegno di legge al nostro esame non risolve certo il problema, così come non lo risolvono gli altri progetti di legge in materia sottoposti all'attenzione del Parlamento. Siamo di fronte ad un altro provvedimento-tampone e transitorio. Le questioni rimangono aperte, soprattutto quella fondamentale relativa all'ambito dell'autonomia impositiva e dello spazio destinato ai trasferimenti dal bilancio pubblico. Resta aperta la questione di come effettuare i trasferimenti, se, ad esempio, debbano essere valutati *pro capite*, come sembra ritenere il Ministero dell'interno, o se viceversa, come sarebbe più logico, si debba tener conto delle diverse situazioni ambientali e locali in cui i singoli comuni si trovano. Non si sa come e quando si arriverà al definitivo superamento dei trasferimenti

in base alla spesa storica, che poi costituisce il requisito preliminare, fondamentale per impostare un sistema di autonomia finanziaria a regime.

Tali questioni non sono state neanche discusse in questi giorni, non trovano particolare riscontro nella relazione dell'onorevole Romita e anche i colleghi finora intervenuti vi hanno rivolto scarsa attenzione, salvo le considerazioni di carattere generale svolte or ora dal collega Solaroli.

Sarebbe forse il caso di ricordare quale sia il criterio logico della finanza locale: in via di principio, da un punto di vista sistematico è giusto che i servizi di utilità locale, di cui beneficia una comunità ristretta, siano finanziati localmente. Il finanziamento, come al solito, avviene attraverso prezzi, imposte e contributi, a cui si possono eventualmente aggiungere trasferimenti dal bilancio pubblico, condizionati o non condizionati.

Che ciò sia logicamente giusto e inevitabile deriva dalla natura dei servizi che gli enti locali forniscono; voglio ricordarne alcuni, anche se tale elenco non è sicuramente esaustivo: illuminazione delle strade, nettezza urbana, scuole materne, asili nido, pulizia delle strade, gestione di parchi e giardini, depurazione delle acque, raccolta di rifiuti, servizi di mensa scolastica, attrezzature sportive, strade, gestione di parcheggi, trasporto pubblico, programma di sviluppo delle città (con la gestione dei piani regolatori e, in teoria, con annessi poteri di esproprio e di urbanizzazione delle aree), gestione dei cimiteri, circolazione e gestione del traffico, controllo della congestione e dell'inquinamento, e via dicendo.

Come si vede, si tratta di un insieme molto abbondante di compiti cui i comuni devono far fronte quotidianamente e da cui dipende la qualità della vita di tutti noi, anzi la stessa possibilità di condurre una vita ordinata in un paese civile.

È giusto che la comunità che beneficia di tali servizi si faccia carico del loro finanziamento. L'autonomia quindi dovrebbe derivare dalle cose ed essere un fatto evidente.

Tuttavia essa può anche essere limitata, tenendo conto che in un paese caratterizzato da diseguaglianze nello sviluppo economico e nelle caratteristiche delle sue diverse zone è necessario non provocare né raffrontare le sperequazioni già esistenti. Può pertanto essere utile, anzi indispensabile, prevedere un parziale controllo centrale, da esercitare sulla base di precisi limiti e vincoli, nonché disporre trasferimenti (come quota parte del finanziamento dei bilanci comunali), purché ne siano certi i tempi di attuazione e l'ammontare.

Accanto a tali misure occorre stabilire una reale autonomia impositiva, sia pure limitata. Personalmente concordo con un approccio prudente con essa: mi colloco infatti tra coloro che la considerano molto importante, anche se non appartengo agli autonomisti spinti, per così dire, che per altro in Parlamento non mi sembra siano più molti. Sicuramente non sono tra coloro che ritengono che la finanza comunale possa essere gestita dal Ministero dell'interno.

L'autonomia finanziaria degli enti locali è indispensabile; ad essa sono legati numerosi problemi che debbono essere risolti e la cui soluzione è sempre stata rinviata e nemmeno il disegno di legge al nostro esame lascia intravedere. Infatti, nel provvedimento in esame — lo sappiamo tutti, onorevoli colleghi — non è possibile rinvenire un preciso quadro né una chiara linea d'azione.

L'unico obiettivo evidente — lo ricordava poc'anzi il collega Galli — è quello del recupero di gettito fiscale, al quale per altro si accompagna il tentativo di porre ulteriori limiti all'autonomia dei comuni. Si tratta, in altri termini, di un modo per aumentare la pressione fiscale nel nostro paese utilizzando lo strumento dell'illusione finanziaria; si dice infatti alla gente che si intende conferire autonomia ai comuni, affinché questi svolgano egregiamente i servizi di loro competenza, ma non si ricorda con altrettanta enfasi che nel contempo si stabilisce la riduzione dei trasferimenti per un ammontare pressoché identico, se non maggiore, a quello che

presumibilmente potrà derivare dal provvedimento in esame.

Vorrei rilevare che si attua anche un'altra operazione, quella di scaricare sugli amministratori locali (i quali, fra l'altro, il prossimo anno affronteranno la campagna elettorale) la sicura impopolarità dell'aumento delle imposte, anziché farne assumere la responsabilità al potere centrale.

Del resto, sappiamo benissimo come il Governo abbia affrontato inizialmente questa importante tematica e come l'abbia trattata nel corso della sua attività. In origine, nel disegno di legge n. 3201 era previsto l'obbligo di operare un forte aumento dei prezzi e delle tariffe dei servizi a domanda individuale, nonché una serie di incrementi delle imposte sui consumi, secondo quello che ho già avuto modo di definire un approccio contabile alla riforma fiscale, proprio del Governo in carica.

L'esecutivo sostiene che, se si considera la composizione del gettito tributario in Italia, ci si accorge che la quota delle imposte dirette non è molto dissimile da quella vigente in altri paesi europei e che anche i contributi sociali sono più o meno in linea con quelli elevati che si registrano in altri Stati del nostro continente; l'unica componente del gettito fiscale che risulta inferiore a quella di altre nazioni è incarnata dalle imposte indirette.

Per questo si programma l'aumento dell'IVA dal 18 al 19 per cento, per poi procedere ad un ulteriore incremento, in misura compresa tra lo zero ed il 4 per cento o tra il 2 e il 4 per cento; inoltre, nel disegno di legge in esame si prevedono due prelievi sui consumi finali: una tassa di concessione comunale ed una sovrainposta sui consumi finali.

La proposta iniziale del Governo è stata respinta a furor di popolo, per cui non se n'è più parlato.

Personalmente ritengo che in quella proposta iniziale si potesse individuare qualcosa di positivo, nel senso che un prelievo sui consumi può essere, ed è, una fonte tradizionale dell'autonomia impositiva in molti paesi, e potrebbe esserlo anche in Italia.

Da oltre un anno noi dell'opposizione abbiamo avanzato una proposta, per certi versi simile a quella del Governo (e probabilmente è ad essa che il Governo si è ispirato), che riguardava però la finanza regionale ed era strettamente legata alla fiscalizzazione dei contributi sanitari e al trasferimento integrale della gestione della sanità alle regioni. Si trattava di una proposta di legge (mi riferisco a quella recante il numero 1026) capace anche di dare un gettito molto consistente: essa prevedeva la possibilità di trasferire oltre 20 mila miliardi dalla contribuzione sociale ad un'imposta che, di fatto, avrebbe colpito i consumi finali.

A questa logica noi ci consideriamo tuttora impegnati; riteniamo sia una proposta più che valida, a differenza di quella del Governo che era, se non altro, ingestibile. Un conto è avere a che fare, infatti, con una imposta sui consumi finali riguardante 20 regioni, un conto è affidare tale imposta ad 8 mila comuni. È stato quindi opportuno rinunciare a quella ipotesi.

Devo dire che all'inizio, nell'intento di ricostruire qualcosa di alternativo ad un disegno di legge che veniva praticamente svuotato del suo contenuto, un tentativo era stato fatto in Commissione con un confronto tra le forze politiche, risultato utile finché si è sviluppato. Mi riferisco alla vicenda relativa agli articoli 1 e 2, in ordine ai quali si è arrivati ad una soluzione sufficientemente equilibrata, frutto di un confronto in una discussione approfondita, con la piena disponibilità da parte di tutti. Allo stesso modo, in una prima fase del confronto, la maggioranza aveva anche accolto l'ipotesi di discutere sulla possibilità di affidare ai comuni anche nuove potestà impositive, sia pure limitate al controllo degli inquinamenti (facendo quindi emergere la tematica delle imposte a fini ecologici) o della congestione. A questo proposito si era svolta una discussione interessante sul possibile uso a tal fine della stessa imposta di soggiorno (che è stata invece poi abolita).

Vi era stata una disponibilità iniziale della maggioranza a ragionare seriamente sull'imposta sul patrimonio im-

mobiliare a livello locale, che dovrà essere inevitabilmente la fonte principale dell'autonomia impositiva degli enti locali, determinando quindi l'annesso riordino delle stesse imposte immobiliari. Anche a questo proposito la disponibilità del rappresentante del gruppo del partito di maggioranza relativa, emersa nella discussione in Commissione in maniera formale, è venuta meno, e non si è più parlato di tale questione.

Devo dire che la collaborazione era andata anche oltre, perché era arrivata a dar vita ad una prima versione dell'imposta sulle attività produttive, che era stata immaginata, correttamente, come un contributo per i servizi: non un'imposta sui metri quadri utilizzati, ma un'imposta collegata soprattutto al fatturato delle singole attività. Un'imposta di questo genere, unitamente a quella istituenda sul patrimonio, avrebbe potuto in effetti risolvere compiutamente la questione dell'autonomia impositiva degli enti locali.

Non starò a ricordarvi, colleghi, le vicende che hanno portato all'interruzione del confronto; quel che è certo è che si è rimasti all'imposta sui metri quadri; e non si tratta di una differenza di poco conto. Nel passaggio dalla prima alla seconda versione del provvedimento, infatti, è venuto meno ogni riferimento economicamente valido, ogni ipotesi di collegamento del prelievo ad un indice di capacità contributiva o ad un qualche criterio di benefici erogati. È chiaro infatti che il fatturato può essere considerato sia un indice di capacità contributiva (come è avvenuto storicamente, e come ancora avviene in alcuni paesi, proprio per i servizi locali), sia un indice di benefici ottenuti, in quanto ad una maggiore produzione corrisponde inevitabilmente un maggiore utilizzo di servizi locali.

Nel collegamento di cui parlavo vi era inoltre un'altra valenza importante, riguardante una penalizzazione dei maggiori costi di congestione determinati da attività di dimensioni molto elevate. Su quella ipotesi si poteva ragionare, e l'opposizione ha dimostrato una disponibilità che non è stata sfruttata.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

Oggi dunque l'imposta resta basata su un criterio totalmente arbitrario: i metri quadri utilizzati, infatti, non hanno alcun collegamento con la capacità economica o con quella di utilizzazione dei servizi. Né la differenziazione tra le categorie, ricordata dal relatore, può essere sufficiente a questo fine; anzi, essa probabilmente aumenta le difficoltà in quanto crea nuove disparità di trattamento.

Poiché, onorevoli colleghi, in questo caso non si tratta di un prelievo come quello di una tassa di licenza bensì di un prelievo a carattere generale sulla intera attività produttiva, esteso a tutto il territorio nazionale, è abbastanza evidente che ci troviamo di fronte ad una proposta che determina seri dubbi di costituzionalità. Al di là di questo, tale proposta è semplicemente inaccettabile anche in via transitoria, in quanto ha una incidenza regressiva e scarica l'onere dell'aggiustamento sui contribuenti minori.

Il collega Galli ricordava che, rispetto alla prima proposta governativa, la seconda ha comportato un aumento dell'incidenza sui piccoli contribuenti e sulle attività minori, aggravato dal fatto che all'ultimo momento il Governo, non essendo sicuro di ottenere il gettito sperato, ha ulteriormente aumentato i minimi nella prima classe di superficie di metri quadri. L'imposta in questione, inoltre, si cumula con le tasse di licenza attualmente esistenti, basate anch'esse, in qualche misura, sui metri quadri. Si arriverà pertanto ad almeno tre prelievi sui metri quadri: tassa sulla nettezza urbana, tassa di licenza e questo nuovo balzello!

Si tratta, quindi, di un'autonomia fittizia, «ingessata» fin dall'articolo 1, dove si è cercato di imporre gradi di copertura ai servizi pubblici, eliminando ogni possibilità di autonomia per i comuni. Siamo di fronte ad un'autonomia ingessata anche nella stessa proposta governativa, laddove i limiti minimi e massimi contenuti in ogni classe delle varie tabelle non sono considerati liberi, in termini di possibilità di escusione dell'imposta effettiva affidata alla libera scelta del comune, ma vengono invece irrigiditi in base alla previsione che,

in caso di scostamento per una categoria dal minimo stabilito in un tot per cento, lo stesso scostamento deve valere per tutte le altre categorie.

Ma forse la cosa più grave è che questa proposta mantiene volutamente gli enti locali in una situazione di minorità, di mancanza totale di autonomia, non solo a livello finanziario...

**PRESIDENTE.** Il tempo, onorevole Visco!

**VINCENZO VISCO.** ...ma anche per quanto riguarda la possibilità di loro contributi concreti ad un'attività di accertamento nazionale. La versione originaria dell'imposta di consumo e della tassa di concessione comunale nella prima proposta del Governo aveva infatti, per lo meno, il vantaggio e l'obiettivo esplicito di coinvolgere i comuni nell'attività dell'accertamento a fini IVA, con un evidente collegamento logico al disegno di legge sulla riforma delle modalità di prelievo fiscale per le piccole imprese. Questo, per lo meno, era quanto aveva esplicitamente dichiarato il ministro del tesoro. Il fatto che ogni riferimento al fatturato, e quindi alla dimensione dell'attività economica, sia stato eliminato nel caso dell'imposta locale la dice lunga, onorevoli colleghi, sugli orientamenti reali in materia di tassazione delle imprese minori. Ciò che consapevolmente si è fatto e si sta facendo è eliminare una possibile capacità di controllo e verifica, e precisamente la più importante, perché a livello decentrato; e questo non potrà che avere effetti negativi, o comunque non darà effetti positivi a livello nazionale.

Stando così le cose, penso che il provvedimento sia inaccettabile. Il gruppo della sinistra indipendente sta per presentare una questione pregiudiziale di costituzionalità. Nello stesso tempo io ho proposto, sotto forma di emendamenti, una revisione, con correzioni ed integrazioni, della prima proposta del Governo, che collegava i metri quadri al fatturato. Ho anche suggerito la sostituzione integrale degli articoli dal 4 al 9, nonché

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

alcune ipotesi di ulteriore autonomia, per così dire facoltativa, per i comuni, reintroducendo anche in questo caso ipotesi di imposte di tipo ecologico o di controllo della congestione.

Vorrei ricordare ai colleghi che già un anno fa dal nostro gruppo fu avanzata una proposta che allora venne considerata un po' bizzarra; mi riferisco alla tassazione dei sacchetti di plastica. Dopo un anno il Governo ha applicato tale tassa. Probabilmente siamo di fronte a un caso del genere. Mi augurerei di trovare ogni tanto un Governo un po' più pronto a recepire le novità, quelle novità che sono oggetto di studio e di sperimentazione in altri paesi.

Al riguardo esiste ormai tutta una letteratura. Vi è la necessità di dare ai comuni una capacità di controllo del territorio. Questo si può fare anche con piccole imposte, che magari danno un gettito esiguo: l'importante non è l'entità del gettito, ma l'esistenza degli strumenti da utilizzare.

Più in là, ma a breve termine, dovrebbe essere introdotta l'imposta patrimoniale, che dovrebbe completare il quadro dell'autonomia impositiva degli enti locali. Non la formalizzo in questa sede, e non per le considerazioni fatte dal collega Romita, nel senso che se ci si fosse impegnati si sarebbe potuti arrivare già ora, tutti insieme, con l'aiuto del Governo, all'elaborazione di criteri di delega, anche perché del lavoro è già stato fatto ed il Governo informalmente diceva che alcune ipotesi erano già state preparate in sede tecnica. Non la formalizzo, piuttosto, perché ritengo che sia utile in questo momento arrivare ad una soluzione tecnica compiuta, studiata in tutti i suoi risvolti, da sottoporre poi all'attenzione del Parlamento non necessariamente come delega.

Non ho altro da aggiungere. Mi sembra però che il disegno di legge che oggi discutiamo rappresenti un'ulteriore dimostrazione, se ve ne fosse bisogno, della difficoltà o dell'incapacità dell'attuale maggioranza di fare i conti con la questione fiscale in tutti i suoi risvolti, da quelli più importanti a quelli minori.

Si tratta di un problema la cui gravità non può essere sottovalutata, onorevoli

colleghi. Voi stessi sapete che il disegno di legge è pressoché impresentabile: lo sapete benissimo, lo dite pubblicamente; l'abbiamo sentito anche in questa sede. Penso che forse dovrete cominciare a preoccuparvi seriamente e a ragionare in maniera un po' più organica su questi problemi (*Applausi dei deputati dei gruppi della sinistra indipendente e del PCI*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Ciaffi. Ne ha facoltà.

**ADRIANO CIAFFI.** Signor Presidente, colleghi, vorrei tentare di recuperare il quadro di riferimento entro cui si colloca questo provvedimento.

Infatti, è indubbio che preso in sé, all'interno delle leggi collegate alla finanziaria, con un carico di argomenti abbastanza vasto, esso potrebbe non essere compreso nel giusto significato.

Due settimane fa abbiamo già approvato il disegno di legge sulla finanza pubblica, nel quale abbiamo introdotto, confermando norme precedenti, criteri di programmazione degli investimenti.

Si tratta ora di un provvedimento sull'autonomia impositiva, dove il termine «impositiva» è da intendere in senso lato e non quindi come autonomia di sole imposte, ma piuttosto come autonomia finanziaria degli enti locali, che si concretizza in autonomia tariffaria, di tassazione e di imposizione, e che quindi si riassume nel dettato costituzionale dell'autonomia finanziaria degli enti locali.

Questo provvedimento sconta, sì, il taglio dei trasferimenti, che per 1.375 miliardi è stato compiuto nella legge finanziaria e per altri 400 miliardi nel disegno di legge sui trasporti, ma in sostanza detta anche norme che accrescono le entrate proprie degli enti locali, secondo un processo già in atto che noi vogliamo accelerare.

L'obiettivo di arrivare al 50 per cento di risorse trasferite e al 50 per cento di risorse proprie rappresenta un traguardo europeo. In Italia siamo oggi mediamente ad un 30-35 per cento di entrate proprie, con dislivelli tra le varie zone del

paese: le regioni in cui la percentuale è più alta arrivano al 45-50 per cento di entrate proprie, le regioni che presentano i tassi più bassi sono ancora al di sotto del 20 per cento.

Agganciare quell'area del paese che non ha ancora sufficientemente chiamato i cittadini a concorrere alle spese dei servizi è un compito di risanamento finanziario, di giustizia amministrativa e di responsabilità democratica. Anche questo rientra nel concetto lato di autonomia finanziaria ed impositiva degli enti locali.

Ebbene, questo provvedimento si muove in tale direzione, cercando di salvaguardare il più possibile l'autonomia dei comuni e stabilendo, all'articolo 1, una soglia minima di concorso dell'utenza al costo dei servizi, stabilita in una misura non inferiore al 36 per cento ma destinata ad arrivare, nel giro di un quadriennio, al 44-45 per cento. Tale misura rappresenta un livello minimo oltre il quale già si trovano tanti comuni del nostro paese e al quale vorremmo che arrivassero tutti i comuni d'Italia.

Sopra questa soglia minima di costo complessivo dei servizi coperto obbligatoriamente dai cittadini si colloca l'autonomia di ogni comune, che, in base alle proprie esigenze e necessità, potrà premere l'acceleratore più su un servizio che su un altro, a seconda della domanda e della condizione socio-economica dei propri abitanti. A noi interessa, però, il complesso della manovra, in vista di una logica volta alla costruzione di un bilancio autonomo.

Poc'anzi, i colleghi Visco e Solaroli hanno posto, giustamente, l'accento su un quadro di riferimento; ebbene, io credo che anche loro debbano compiere uno sforzo per capire che tale quadro non si colloca all'interno di questa legge, bensì nell'ambito di una serie di provvedimenti, non ultimo quello attinente alla riforma delle autonomie locali, il cui esame verrà affrontato in aula nelle prossime settimane.

Mi sono soffermato sui vari provvedimenti in materia perché ritengo che non sia giusto eliminare singoli atti della com-

plexa operazione per poi chiedere il recupero di una coerenza di quadro.

È indubbio che ci troviamo dinanzi ad una manovra finanziaria legata al 1989. Non è però pensabile che all'interno dell'attuale contingenza e di tale manovra sia possibile affrontare organicamente il problema dell'autonomia impositiva.

La stessa proposta avanzata dal gruppo comunista per una delega al Governo in tema di riordino della fiscalità immobiliare scavalca l'esercizio 1989 per collocarsi — forse ottimisticamente — nel 1990, e postula una incisiva riforma del sistema tributario.

La difficoltà di affrontare tale problema entro termini ristretti, cioè prima della scadenza dell'anno ed entro le urgenze della manovra finanziaria, è a tutti evidente.

Allora perché non riconoscere, come ha fatto l'onorevole Visco, che l'approccio alla questione dell'autonomia impositiva degli enti locali non può che essere un approccio morbido, graduale e di grande responsabilità? Infatti, come lo stesso onorevole Visco ha affermato, ci troviamo di fronte, dopo la riforma del 1972, ad un sistema fiscale centralistico. La sua articolazione deve, a nostro avviso, rispondere a criteri di efficienza, di semplicità nei confronti del cittadino; non deve cioè permettere la costruzione di nuovi apparati in una realtà in cui — come ha detto poc'anzi l'onorevole Rubinacci — oltre 6 mila sono i comuni con una popolazione inferiore ai 10 mila abitanti. Non possiamo quindi che procedere con passi cauti, limitati, che abbiano come obiettivo l'ampliamento di spazi di autonomia finanziaria e che si concretizzino soprattutto, per ora, sulla sponda del rapporto sinallagmatico: offerta di servizi-contribuzione dei cittadini al costo dei servizi.

GIUSEPPE RUBINACCI. Però, nel sinallagma bisogna mettere: sufficienti, adeguati e funzionanti.

ADRIANO CIAFFI. Il provvedimento si muove in questa direzione, anche se su alcuni servizi, quale quello di nettezza ur-

vana allargato alla pulizia delle strade e alla gestione dell'acqua, la contribuzione tende alla copertura complessiva del costo, in ragione della portata ambientale della prima e della non fungibilità e scarsità della seconda.

Naturalmente, il discorso è scivolato subito sulla nuova imposta per le attività produttive. Nei convegni specializzati si dice che anche da parte di chi come noi è un po' «fanatico» dell'autonomia impositiva si rischia di fare quello che faceva Bertoldo che, dovendosi impiccare, andava alla ricerca dell'albero senza trovare mai quello giusto. Questa è la storia di tutti i tentativi di introduzione di autonomia impositiva per gli enti locali, a partire dalla SOCOF, caduta dopo il primo anno e consolidatasi poi nei trasferimenti, dal conato dell'ICOF, non arrivata alle aule parlamentari, alla TASCOS della passata legislatura. Non vorremmo, colleghi, che, per cercare il meglio, neanche questa imposta riuscisse a vedere la luce del sole.

Siamo favorevoli, con tutti gli aggiustamenti che il dibattito e la doppia lettura potranno apportare, all'introduzione di questa imposta, la quale colpisce le attività produttive e non le abitazioni, quindi neanche il lavoro dipendente, e che è limitata nella sua portata, per cui ogni giudizio su di essa va commisurato — come d'altronde è stato giustamente fatto in Commissione — all'entità del prelievo. L'imposta non è soltanto compensativa del taglio. Questa funzione potrà essere garantita nel primo anno di applicazione; successivamente, sia pure in modo abbastanza verticale e forse troppo rigido, con il passare degli anni potrà «elasticizzarsi» in percentuali di incremento che seguano il *trend* di offerta di servizi da parte dell'ente locale.

Al di là degli aspetti tecnici particolari, ci troviamo di fronte ad un'imposta che si colloca all'interno degli spazi propri degli enti locali, di quel rapporto fra cittadini ed istituzioni (istituzione che eroga servizi e cittadino che contribuisce) che è la fruizione dei servizi pubblici.

È indubbio che un approccio corretto ed organico all'autonomia impositiva

degli enti locali — e mi rivolgo a Visco e Solaroli, perché sono convinto che siano d'accordo con me — non può passare per una via esclusivamente comunale. La Costituzione repubblicana prevede tributi propri a favore ed in capo alle regioni. La diversità delle nostre realtà comunali impone momenti di compensazione in ambiti provinciali e regionali, con una forte perequazione anche a livello nazionale. Ecco la delicatezza dell'approccio al problema.

Quindi, allorché si parla di una riforma organica (come fa l'ordine del giorno che presenteremo per impegnare il Governo nel riordino della fiscalità nel settore immobiliare) occorre avere il quadro complessivo del sistema delle autonomie per rendere più realizzabile e meno traumatica la perequazione fiscale, che rappresenta l'altro punto affrontato dalla legge.

In sostanza, si è preferita la via di una perequazione operata a carico del fondo comune di trasferimento piuttosto che con un prelievo sull'imposta riscossa. Il rapporto (si tratta di 2-3 mila miliardi di nuova fiscalità a fronte dei 17-20 mila miliardi dei trasferimenti in favore dei comuni e province) consente di utilizzare il fondo comune nazionale per perequare la diversa capacità contributiva che verrà a determinarsi anche in relazione a questa nuova imposta.

Grazie all'approvazione di questo provvedimento, ci si avvicina all'obiettivo di superare i trasferimenti fondati sulla sola spesa storica. E ciò non va sottovalutato. La disquisizione su un piatto di lenticchie (la nuova imposta) non può compromettere una strategia complessiva che invece modifica i connotati fondamentali della nostra finanza locale.

Noi abbiamo un duro quadro di riferimento e dei limiti; ma quale forza responsabile del Parlamento non si rende conto che di fronte al milione di miliardi di deficit pubblico, tutto sommato, abbiamo una finanza locale, che, pur nelle ristrettezze, non è nelle condizioni di dissesto in cui si trova la finanza erariale? Pertanto, è necessario che la repubblica fondata sulle autonomie si autoimponga dei limiti ed

una corresponsabilità del sistema delle autonomie locali per il risanamento della finanza pubblica. La corresponsabilità di comuni e province per il risanamento della finanza pubblica comporta necessariamente vincoli, tetti e tagli.

Noi vogliamo che questo passaggio difficile e delicato di risanamento, che ridonda poi a vantaggio di tutta la collettività e di tutte le autonomie, si realizzi nel segno della responsabilità e dell'autonomia; i comuni che negli anni 1960-'70 (gli anni dello sviluppo) avevano realizzato dei servizi, indebitandosi nei confronti della collettività, e che poi hanno visto sanare i proprio debiti, oggi devono rientrare in una logica di gestione equa ed equilibrata rispetto a quei comuni che hanno sempre seguito criteri di sana gestione.

A mano a mano che cresce lo spazio di autonomia impositiva, la quota di risorse che si perde nei trasferimenti dovrà essere recuperata con il concorso dei cittadini.

Realizzando questa doppia manovra, che da un lato vede diminuire l'entità dei trasferimenti e dall'altro amplia l'autonomia finanziaria (chiamiamola con questo termine che è più completo e comprensivo), sarà possibile far uscire la finanza locale dal tunnel della crisi e della totale dipendenza statale.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, pur con tutte le osservazioni che io stesso ho formulato in Commissione, utilizzando anche i miglioramenti apportati nell'ultima fase del lavoro svolto in Commissione ed i suggerimenti che potranno venire dal dibattito, è importante che questo provvedimento venga tempestivamente approvato.

Concludendo il mio intervento, vorrei rivolgermi non tanto al Governo, quanto ai colleghi della maggioranza, ai colleghi del gruppo comunista e ai colleghi del Movimento sociale italiano-destra nazionale, per ricordare che nella prima metà del mese di ottobre il Governo ha presentato al Parlamento un provvedimento riguardante il riordino della finanza locale. Se questo provvedimento, che non è tra i «collegati», non venisse approvato entro la fine di dicembre, noi, e non altri, saremmo i

responsabili dei decreti-legge che il Governo sarebbe costretto ad emanare per garantire i flussi di trasferimento!

La mia raccomandazione, rivolta a tutti i gruppi politici, è quindi di consentire che questa strategia complessiva riesca.

Affinché non si sia poi costretti a criticare l'emanazione di decreti da parte del Governo, ci si impegni ad un rapido esame ed all'approvazione del provvedimento concernente l'ordinamento della finanza locale, nel quale confluiscono molte delle norme previste anche dal disegno di legge in discussione.

Debbo infine ringraziare il relatore per il lavoro puntuale ed intelligente svolto, rispetto ad una materia cui corrispondono diverse opinioni e sensibilità, permettendo alla Camera di affrontare un provvedimento che farà fare un passo in avanti, anche se modesto, alla autonomia finanziaria degli enti locali (*Applausi dei deputati del gruppo della DC e del PSDI*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Valensise. Ne ha facoltà.

**RAFFAELE VALENSISE.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole Ciaffi ci ha invitati a non permettere a noi stessi di non approvare questo disegno di legge, anche se esso non figura tra quelli collegati, perché altrimenti non potrebbero aver luogo i trasferimenti di risorse agli enti locali. In latino si direbbe *imputet sibi*, riferendo il *sibi* alla maggioranza ed al Governo, non certo all'opposizione e soprattutto alla nostra.

Circa la necessità di affrontare l'annoso problema della finanza locale e di dare consistenza allo Stato delle autonomie, da voi proclamato da anni con tanta enfasi, abbiamo fornito continuamente un contributo di critica e di stimolo, trovando però di fronte a noi governi e maggioranze sordi. Oggi quindi lo stato di necessità non ci fa né caldo né freddo, perché diciamo alto e forte che le conseguenze del dissesto dei comuni e la situazione di necessità in cui consegnate loro la patata bollente, dicendo che da un momento all'altro devono imparare ad autofinanziarsi con il ricorso

alla capacità impositiva, discendono senza ombra di dubbio dalla vostra responsabilità e soltanto da essa.

Si fa presto a dar luogo ad un'inversione di tendenza di questa portata con grande leggerezza, soprattutto quando si ha il vostro orientamento, che passa per la maggioranza ed arriva al partito comunista. Ed i quintali, le tonnellate di carta stampata utilizzate per dettare peana entusiastici sulla creazione dello Stato delle autonomie hanno per anni ed anni dimenticato di precisare che esso avrebbe dovuto nutrirsi ed essere supportato da una coerente finanza locale.

Quanti anni sono passati dai «decreti Stammati», di cui si deve pur parlare? Quanti anni sono trascorsi da quando avete dato un colpo di spugna all'indebitamento dei comuni con il consolidamento dei loro debiti pregressi e la corresponsione di mutui? Sono passati undici anni, nel corso dei quali avete tenuto i comuni (i cosiddetti comuni dello Stato delle autonomie) sotto la spada di Damocle dei trasferimenti finanziari, che sono stati erogati di anno in anno dal «principe» (cioè dalla maggioranza e dai governi che si sono succeduti) con la legge finanziaria, in maggiore o minore entità, con più o meno benevolenza.

Tanti anni sono passati! Vi avevamo continuamente ammonito: «Badate, la finanza locale è un nodo che deve venire al pettine». E si sarebbe dovuto provvedere in maniera coerente con lo Stato delle autonomie e con la vostra riforma tributaria. I comuni infatti erano abituati ad avere una determinata capacità impositiva, ma voi avete poi predisposto quella riforma tributaria — non intendo soffermarmi su ciò che certamente meglio di me potrebbe dire il collega Rubinacci —, i cui assi portanti erano l'unificazione della raccolta delle risorse pubbliche attraverso l'imposizione fiscale e la cancellazione della capacità impositiva degli organi periferici, che era considerato strumento di persecuzione politica, di vessazione e di ingiustizia e fonte di sperequazioni gravissime tra il Nord e il Sud d'Italia, oltre che all'interno delle stesse regioni e delle stesse province.

Sono passati tanti anni da allora, ma voi avete tradito la vostra riforma tributaria, facendo decorrere un tempo infinito senza approccio alcuno al nodo della finanza locale. Oggi, in stato di necessità (secondo quanto rilevava poc'anzi l'onorevole Ciaffi, autorevole esponente della maggioranza), dovete per forza approvare questo provvedimento, altrimenti i comuni non sanno come fare per finanziarsi!

Questa è una maniera di operare irresponsabile, avventata, perché i cordoni della vostra borsa, larghi nei confronti di enti più proclivi ad aprire ai giochi della partitocrazia, sono diventati improvvisamente stretti nei confronti degli enti locali: regalate loro la capacità impositiva e ritenete di esservi messi a posto la coscienza!

Vogliamo anzitutto fare la seguente osservazione di carattere strutturale: come pensate che i comuni possano da un giorno all'altro attrezzarsi per dare attuazione alle disposizioni contenute in questo disegno di legge? Come pensate che i comuni piccoli e medi possano porsi nelle condizioni di fare quello che prescrivono gli articoli 5, 6 e 7? L'articolo 7 parla di liquidazioni ed accertamenti in rettifica o d'ufficio di imposta, rimborsi, riscossione coattiva e contenzioso!

Ho avuto modo di dire in questa Assemblea, signor Presidente, verità che tutti voi della maggioranza conoscete, ma di cui non tenete conto. Sappiamo o non sappiamo che alcuni piccoli comuni dell'Italia meridionale non sono in condizioni di riscuotere le tariffe dell'acqua potabile a causa delle loro strutture fatiscenti? Molte volte il canone dell'acqua potabile non è incassato, pur potendo i comuni riscuoterlo, da chi è proclive a pagare, attraverso il messo o l'impiegato comunale, perché tali enti locali non hanno i mezzi né le attrezzature né gli uffici né le strutture per affrontare il contenzioso nei confronti dei cittadini che si rifiutano di pagare! E voi vorreste da un momento all'altro porre questi comuni, che dispongono di strutture fatiscenti e che sono nella incapacità o nella impossibilità di procurarsi attraverso le esecuzioni il non riscosso, siano

nelle condizioni di azionare i meccanismi previsti dagli articoli 5, 6 e 7 del provvedimento? Per di più con una attività istruttoria, con una attività di accertamenti in rettificazione o d'ufficio dell'imposta dovuta, con una attività di riscossione coattiva? Sono misure che possono valere per i grandi comuni; non voglio dire che siano impossibili da attuare, ma sono certamente di difficile attuazione per i piccoli comuni.

Voglio fare un'altra osservazione di carattere economico-generale: ritenete davvero che l'imposta che avete inventato (mi riferisco soprattutto all'imposta relativa alle attività artigianali e professionali, cioè all'imposta comunale per l'esercizio di imprese e di arti e di professioni), introdotta da un giorno all'altro, con autotassazione da parte del cittadino, con versamento entro il 30 giugno contemporaneamente alla denuncia, con versamento anticipato rispetto all'esercizio di attività in corso, sia senza conseguenze sulle spinte inflattive esistenti?

Ritenete davvero che il commerciante, l'artigiano, il professionista non cercheranno di fare quello che è naturale e fisiologico che avvenga, non cercheranno cioè di trasferire l'imposta sui soggetti «a valle» della loro attività lavorativa? Pensate che possa essere neutrale un'imposizione di questo genere che allarma decine, anzi centinaia di migliaia di piccoli artigiani, di operatori economici e di professionisti? Sono decine di migliaia le persone interessate da questa imposta e che cercheranno di sottrarsi con il metodo più semplice, cioè trasferendo i maggiori oneri sui soggetti a favore dei quali effettuano le loro prestazioni nell'esercizio della loro attività di impresa, di arte o di professione.

In questo contesto, se mettete accanto al pericolo reale, rappresentato dalla spinta inflattiva che può derivare da un'imposta di questo genere, l'altro pericolo non meno grave e non meno reale di una spinta inflattiva che può derivare dalla copertura tariffaria del costo dei servizi che avete aumentato in maniera esagerata, produrrete un preciso effetto. Ciò significa che non avete considerato questi aspetti del problema, oppure che li avete presi in

esame in maniera avventata, senza riflettere e in un modo che non è proporzionato all'importanza dei risultati indotti che il vostro provvedimento può provocare e che certamente produrrà.

Quando accoppiate il rincaro dei servizi, sia quelli a domanda individuale sia gli altri (e si tratta di un rincaro duro e severo per cui certi servizi non possono essere coperti in misura inferiore al 60 per cento), l'aumento delle tariffe dei servizi a domanda individuale o di tipo diverso, alle conseguenze dell'istituzione dell'imposta comunale per l'esercizio di imprese, di arti e professioni, avete certamente dei risultati negativi sull'andamento generale dell'economia. Questo è un dato di fatto che va sottolineato, che andrebbe valutato e che voi non avete preso in considerazione.

Avete previsto un'imposta quale che sia, avete enucleato alcuni articoli, avete determinato le superfici dei locali aperti al pubblico, avete allegato una tabella, prevedendo i minimi ed i massimi, ed i comuni diventeranno delle aree di scontro tra le categorie colpite e gli amministratori che hanno necessità di premere il torchio fiscale per usare fino in fondo quest'arma; arma che incautamente voi mettete in mano non solo ad una classe politica di amministratori che non ha alcuna vocazione per comportarsi con giustizia, ma ad una classe di amministratori che in molte occasioni ha dimostrato una scarsa obbedienza alle leggi, in particolare a quelle fiscali.

Di conseguenza, il nostro voto contrario su questo provvedimento è scontato, anche perché ci sembra che il disegno di legge sia infarcito di una serie di preoccupanti ingiustizie, delle quali abbiamo parlato, ma sulle quali vogliamo soffermarci ancora.

Come è possibile non operare alcuna distinzione, se non quelle curiose e confuse relative alle zone speciali tra i comuni capoluogo? Non abbiamo capito chi e in che modo potrà determinare tali zone e privilegiare una fascia di commercianti per avvilirne un'altra; non abbiamo compreso come, se non mediante il ricorso al giudice amministrativo, il soggetto che si

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

senta colpito nel suo legittimo interesse ad una equa tassazione possa ottenere giustizia ed essere collocato in una situazione meno sproporzionata.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
ALFREDO BIONDI

RAFFAELE VALENSISE. Non sappiamo che cosa potrà avvenire. Un piccolo artigiano, che lavora l'oro realizzando un grande valore aggiunto, di solito opera in un piccolo locale; viceversa il falegname, il vasaio o artigiani che operano più in grande devono poter arrivare a 3.000 metri quadri di superficie di esercizio per poter vedere tassato solo il 65 per cento. Vi sono aberrazioni a non finire in queste norme, sulle quali dobbiamo richiamare la responsabilità della maggioranza.

È per questo, onorevoli colleghi, che mi sembra fuori luogo l'appello allo stato di necessità che proviene dall'onorevole Ciaffi, il quale afferma che dobbiamo approvare in fretta questa legge, perché altrimenti non sappiamo quali soldi elargire ai comuni. Onorevole Ciaffi, mi auguro che dalla maggioranza si alzino voci di buon senso che possano aiutarci, se non a respingere il disegno di legge in esame, almeno a correggerlo mediante l'adesione a quegli emendamenti che numerosi e puntuali saranno da noi presentati per tentare di modificare una situazione intollerabile per una fascia notevole di cittadini italiani, con conseguenze che colpiscono tutti.

Mediante un ennesimo disegno di legge di «spremitura» fiscale avete teorizzato lo scontro tra lavoratori dipendenti ed autonomi. Ritenete davvero di aver operato per il bene della comunità nazionale presentando una proposta di questo genere? Una cosa è la demagogia che si riferisce allo scontro tra lavoratori dipendenti ed autonomi; un'altra è la consacrazione di un conflitto che non dovrebbe esistere e che lo Stato dovrebbe dirimere innalzando il livello della giustizia fiscale. Voi avete teorizzato questo scontro e di ciò saranno contente alcune centrali sindacali di regime

che di tale scontro hanno fatto un alibi per coprire le loro malefatte nei confronti dei lavoratori dipendenti. Certo, i lavoratori autonomi non potranno essere gratificati da questo fatto, così come non potrà esserlo l'intera comunità nazionale.

Colpire il lavoratore autonomo, l'artigiano, non significa dare soddisfazione al lavoratore dipendente che paga in base alla intera sua retribuzione, ma creare una situazione che ricade, mediante il trasferimento dell'imposta, sulle spalle di tutta la comunità (lavoratori autonomi, dipendenti e pensionati).

CARLO SENALDI, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Sono 210 mila lire fino a 100 metri quadri!

RAFFAELE VALENSISE. Possono essere poche per chi le ha, ma molte per un artigiano che a stento manda avanti un piccolo laboratorio! Le 210 mila lire rappresentano l'importo minimo per il 1989? i comuni poi, a secco di denaro, faranno ricorso alla demagogia e aumenteranno le imposte. Ella sa benissimo, onorevole sottosegretario — e voglio ringraziarla per l'interruzione —, che nel piccolo comune la categoria dei lavoratori autonomi è ben individuabile. Voi avete realizzato questo bel capolavoro: nel piccolo comune additate al pubblico disprezzo le venti, trenta o cinquanta piccole ditte individuali o imprese che svolgono lavoro autonomo, contro le quali si schiererà la massa dei lavoratori dipendenti.

Si verificherà allora una rissa tra le due categorie. Le 210 mila lire, che rappresentano il minimo per il primo anno, in seguito lieviteranno, perché non c'è nulla di peggio della necessità accoppiata alla demagogia. Si tratta di fenomeni esplosivi: voi avete realizzato un meccanismo che provocherà guai molto maggiori dei modesti benefici che tentate di arrecare.

Desidero terminare questo mio breve intervento sottolineando che la nostra opposizione è veramente decisa. Abbiamo la prova che questo abborracciato provvedimento non è in sintonia con la grandezza

dei programmi, non ha alcuna sistematicità ed è in contrasto con la riforma tributaria, come voi l'avete immaginata. Tale riforma non dovrebbe essere condivisa da persone civili che ravvisano nella unicità dell'imposta e nell'accentramento del prelievo delle risorse un sintomo di civiltà ed efficienza, che sarebbe dovuta arrivare agli alti livelli cui non siete stati capaci di condurla. Questa è la realtà.

Dalla riforma del 1970 siamo arrivati a restituire capacità impositiva ai comuni per uno stato di necessità, come ha detto l'onorevole Ciaffi.

Il disegno di legge al nostro esame evidenzia ancora una volta una scarsa capacità di governo, una scelta poco riflessiva degli strumenti per governare e soprattutto una considerazione molto bassa dell'unità nazionale e molto frettolosa e superficiale del diritto di tutti i cittadini, fino a quando è vigente la Costituzione, di essere tassati secondo le rispettive capacità contributive, senza criminalizzazioni e distinzioni; soprattutto senza che lo Stato, il Governo e il legislatore attraverso provvedimenti di questo genere creino una conflittualità permanente, certamente contraria all'ordinata vita civile, quindi agli interessi generali del popolo italiano (*Applausi dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Polidori. Ne ha facoltà.

ENZO POLIDORI. Presidente, non prevedo di intervenire ora.

PRESIDENTE. Onorevole Polidori, il suo nome è nell'elenco degli iscritti a parlare. Vorrà dire che ne guadagneremo in spontaneità.

ENZO POLIDORI. D'accordo, Presidente.

Onorevoli colleghi, il provvedimento sottoposto questa sera al nostro esame nasce dall'esigenza fondamentale di dare ai comuni la possibilità di regolare autonomamente i rapporti con le loro comunità, con i loro amministrati. Questo dovrebbe

essere lo scopo di fondo di tale provvedimento e per questa ragione si intende dargli valore.

Tra il dire e il fare, però, vi è sempre di mezzo qualcosa che non torna, per cui cade l'illusione che il provvedimento che il Governo ha presentato sia all'altezza della situazione. Ancora una volta ci troviamo di fronte a un disegno di legge che tende a colpire coloro — mi riferisco ai più onesti tra gli appartenenti alle varie categorie — su cui gravano non dico in modo eccessivo, ma in modo già sufficiente, i costi per il mantenimento delle strutture operative.

Non avremmo voluto certamente un provvedimento di questo genere, e l'onorevole Solaroli nel suo intervento ha dimostrato quanto sia diversa l'impostazione che intendevamo dare alla materia. Vogliamo che l'autonomia impositiva abbia un ampio campo di intervento affinché lo stesso amministratore possa rapportarsi alla sua comunità ed essere quindi giudicato per il suo operato.

Il disegno di legge nell'attuale stesura non dà questa possibilità, perché ancora una volta l'ente locale e i suoi amministratori sono inseriti all'interno di un disegno centralistico che non responsabilizza certamente l'amministratore, ma lo induce ad effettuare scelte che ancora una volta a livello centrale non si è capaci di fare o non si vuole fare.

L'onorevole Ciaffi ha rilevato in precedenza che forse tale provvedimento si deve intendere come l'inizio di una manovra fiscale di più lungo termine; ha sostenuto che provvedimenti di tale natura devono essere affrontati attentamente perché si rischia di andare incontro a grandi difficoltà, con poco margine di movimento.

Ebbene, noi crediamo che un provvedimento di questa natura sia estremamente lontano da una giusta concezione dell'autonomia impositiva e da una manovra fiscale che consenta realmente a tutti i cittadini di essere uguali (così come prescrive la nostra Costituzione), tenendo conto della loro capacità contributiva nei confronti dell'ente locale e dello Stato.

Le scelte effettuate con il provvedimento in esame disattendono fortemente

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

la volontà e le esigenze degli amministratori locali; bastava essere un po' attenti alle loro argomentazioni ed alle loro dichiarazioni, rese nel corso del loro ultimo convegno nazionale, per capire che tra le misure che si intendono adottare con questo disegno di legge e le scelte che essi hanno proposto vi è una grande differenza. Sorgono di conseguenza problemi di difficile interpretazione e soluzione.

Noi riteniamo che nel corso dell'esame di questo provvedimento possano essere effettuate alcune correzioni: ci impegneremo in tal senso con la presentazione di una serie di emendamenti, ma è sbagliato l'impianto complessivo di tali misure. Ribadiamo perciò che non è questa la strada da intraprendere e che ripresenteremo la nostra impostazione di politica fiscale, capace di rendere veramente equo il provvedimento al nostro esame, che ora non lo è assolutamente (*Applausi dei deputati del gruppo del PCI — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Serrentino. Ne ha facoltà.

**PIETRO SERRENTINO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, nel nostro esame dobbiamo partire dal contenuto della legge n. 362, che ha recato significative variazioni alle prescrizioni della legge n. 468. La legge finanziaria «asciutta», secondo la definizione che le è stata data, prevedeva all'interno del sistema finanziario pubblico un determinato equilibrio, che esigeva precisi comportamenti di tutti gli enti pubblici (innanzitutto dello Stato) per conseguire gli obiettivi prefissati.

Poiché la spesa corrente marciava a ritmi insostenibili e la pressione fiscale, negli ultimi anni, era già notevolmente aumentata (in particolare per quanto attiene all'imposizione diretta) non vi era altra possibilità che frenare la spesa in alcuni settori e rivolgere l'attenzione verso quelli di maggior interesse utilizzando altri cespiti per far fronte alle varie necessità. Per quanto riguarda gli enti locali dobbiamo però riconoscere che queste necessità esistono soprattutto per alcuni di

essi e non per tutti (ma in materia si tende a generalizzare). Ho sentito infatti alcuni colleghi richiamare la situazione di piccoli comuni di montagna, con 500 abitanti, in cui non esistono attività economiche, ma vi è comunque il bisogno di cespiti. Per essi — anch'io sono d'accordo al riguardo — l'autonomia impositiva non ha alcun significato; lo ha invece il successivo supporto che, in questi casi, lo Stato deve recare servendosi di un sistema perequativo.

Debbo rilevare che il presidente della Commissione finanze è stato molto obiettivo nel delineare una minimanovra fiscale, che consenta agli enti locali di affrontare i problemi derivanti dai tagli stabiliti nel bilancio dello Stato (per un ammontare di 1.350 miliardi), utilizzando un nuovo tipo di imposizione. È ciò che è stato fatto con questo nuovo tipo di imposizione ha modificato e annullato precedenti imposizioni e ha reso, sotto un certo punto di vista, più razionale il sistema.

E vi erano delle scelte da operare. Qualche collega (come gli onorevoli Visco e Solaroli) ha sostenuto che al provvedimento, nella stesura iniziale, insieme al discorso dell'imposizione sull'area in cui si svolgono attività produttive e professionali, era legato anche il tema dei ricavi. Dei ricavi, non del reddito perché non credo si possa discutere di equità fiscale quando si fa riferimento solo ai ricavi, che possono, a parità di quantità, dare un diverso reddito.

È anche difficile, poi, nel complesso sistema fiscale italiano, capire quale spazio impositivo di tipo diretto possa essere lasciato all'autonomia degli enti locali.

A questo proposito voglio richiamare l'attenzione di chi ha seguito la riforma fiscale dal 1968 al 1972-73: quando furono emanati i relativi decreti del Presidente della Repubblica, quali erano gli intendimenti del legislatore sulla destinazione, per esempio, dell'ILOR? L'imposta locale sui redditi era diretta, nella stesura iniziale, a beneficio degli enti locali (e non ha un gettito da poco, oggi, l'ILOR).

Ma gli enti locali che cosa hanno voluto? Hanno chiesto che lo Stato gestisse quell'apporto fiscale e che lo ridistribuisse

secondo determinati concetti. Vi è stata, sì, una compartecipazione degli enti locali alla redistribuzione, ma non certo — lo dobbiamo dire a chi difende la gestione di quegli enti — altrettanta compartecipazione alla lotta all'evasione.

Che cosa significa oggi depositare la copia della denuncia dei redditi presso il proprio comune? Presuppone una ricerca della verità di quella denuncia dei redditi con l'accertamento delle proprietà immobiliari colpite da due imposizioni, IRPEF e ILOR. Ciò non è avvenuto! La compartecipazione c'è stata, ma la collaborazione no, e lo Stato ha dovuto sempre supplire, attraverso trasferimenti, alle necessità degli enti locali.

Ebbene, il provvedimento al nostro esame è stato criticato in Commissione, anche da chi vi parla, prima di tutto perché noi liberali chiedevamo maggiore rigidità e maggior rigore nella ricerca delle spese inutili piuttosto che la previsione di nuove imposizioni. Tuttavia, considerato lo sforzo che è stato compiuto concretamente quest'anno per poter ridimensionare l'espansione del deficit, che andava verso livelli insostenibili, dobbiamo dire che ciò si è potuto realizzare, in relazione alle spese, in base ad una prospettiva che non può limitarsi al 1989. Essa deve considerare anche gli anni successivi, se il nostro paese vuole presentarsi all'appuntamento del 1992 con un quadro finanziario ed economico tale da consentirci di competere ad armi pari con i nostri concorrenti nel sistema europeo.

Prendiamo ora in considerazione il testo del provvedimento come è stato formulato dalla Commissione finanze. Esso, partendo dalle linee governative, è incentrato su un recupero di gettito che si aggira intorno ai 2 mila miliardi. Anzitutto, il mio gruppo contesta la validità di questa cifra. Siamo infatti convinti — l'ho detto in Commissione finanze e lo ripeto in questa sede — che questo gettito negli anni 1989-1990 (cioè prima ancora che la riforma vada definitivamente a regime e che si possa passare a pressioni fiscali da parte dei comuni fino ai limiti massimi fissati dalla legge) supererà i 3 mila miliardi.

Perché abbiamo questa convinzione? Il Governo ci ha portato alcuni dati relativi alle varie attività che potrebbero essere colpite da questo provvedimento legislativo, in particolare dalle norme contenute nell'articolo 4 e concernenti l'imposizione sulle attività imprenditoriali, artistiche e professionali. Ebbene, sarebbe bastato, come ha fatto chi vi parla, fornirsi delle *Pagine gialle*, redatte dalla SEAT per conto della SIP, per accertare quali siano effettivamente le attività produttive di maggior interesse ai fini di questa imposizione. Ci si sarebbe immediatamente accorti, attraverso i conteggi sulle imposizioni delle tabelle delle colonne relative ai livelli minimi di metri quadrati (25 e 50 metri), che si è sbagliato il calcolo relativo al gettito. Se così è (ed io ne sono convinto), esiste una prospettiva per i comuni: quella di applicare costantemente il limite minimo. Spetta infatti agli amministratori locali giudicare quale sia la pressione fiscale che si vuole esercitare nei confronti dei propri cittadini. Si avrebbe inoltre la possibilità concreta, in caso di effettiva collaborazione da parte dei comuni, di un incrocio di controlli fra imposizione fiscale ai fini IRPEF ed ILOR, per una successiva verifica delle entrate fiscali e la ricerca degli evasori.

In quest'aula ho sempre sentito parlare di grande evasione da parte di alcune categorie. Quali? Quelle che oggi qualcuno ha difeso. Qualche volta tali categorie vengono infangate e si parla dei lavoratori autonomi e dei piccoli imprenditori come se fossero grandi evasori; oggi invece ho ascoltato parole di commiserazione di fronte all'imposizione di carattere tributario che si porta avanti con questo provvedimento.

Per quanto riguarda le esigenze dei comuni minori, il disegno di legge prevede che i comuni maggiori versino al fondo perequativo nazionale una quota consistente del gettito derivante dalle nuove disposizioni.

Ebbene, in questa perequazione sarà necessario tenere presenti le esigenze del comune povero, che non ha attrezzature di carattere commerciale, turistico e profes-

sionale; la redistribuzione dovrà essere fatta con criteri di equità. Saranno così rispettate determinate richieste che vengono avanzate anche da colleghi che siedono nei banchi della maggioranza.

Oggi, dai banchi della maggioranza abbiamo ascoltato colleghi intervenire contro il provvedimento al nostro esame in un modo forte e direi anche duro, sostenendo che si tratta di un disegno di legge che non ha significato e che soprattutto non rispetta l'autonomia degli enti locali. Abbiamo invece sentito sostenere dai banchi dell'opposizione che ci stiamo avvicinando ad una percentuale più accettabile del prelievo, diretto e non trasferito, di fondi ai comuni e quindi alla possibilità di raggiungere l'equilibrio di cui ha parlato il collega Ciaffi, che sarebbe perfetto: il 50 per cento di gettito al comune attraverso imposizione diretta e il 50 per cento per trasferimento da parte dello Stato.

Se questi sono gli obiettivi, dovremo ovviamente trovare altri strumenti, che comunque saranno perfezionabili, magari nell'ambito dello stesso Comitato dei nove, quando si esamineranno gli emendamenti che le opposizioni hanno annunciato e anche alcune richieste avanzate dalla maggioranza. Non è detto che la tabella che abbiamo di fronte sia intoccabile: si possono rettificare e riequilibrare alcune imposizioni. Non è detto che si debbano per forza elencare solo 10 categorie: si può trovare una differenziazione anche superiore, per creare un maggiore equilibrio all'interno del sistema economico, professionale e artigianale.

Ci sono i tempi tecnici per migliorare il provvedimento, che ovviamente non può essere snaturato nei suoi contenuti sostanziali. Altrimenti, se con il provvedimento al nostro esame non si dovesse trovare una soluzione concordata secondo indicazioni logiche ed accettabili, sarebbe un guaio, anche per il bilancio complessivo dello Stato. Sappiamo già, infatti, quale potrebbe essere il successivo passo: un ritardo nell'introduzione dell'autonomia impositiva degli enti locali farebbe saltare anche questa possibile economia di bilancio; gli enti locali si rifiuterebbero di af-

frontare decisamente il problema della loro autonomia impositiva e non si saprebbe più come provvedere per dare agli enti locali quanto è necessario per il 1989.

La raccomandazione che dobbiamo fare al Governo, dunque, è questa: si deve tenere conto di questa imposizione fiscale di carattere diretto anche ai fini delle successive rettifiche che dovranno essere fatte in sede di imposizione per l'IRPEF e per l'ILOR. È giusto, infatti, come hanno detto alcuni (da ultimo mi sembra il collega Valensise), che la pressione fiscale sta diventando globalmente insopportabile per alcune categorie. Certamente è così. E con un successivo provvedimento collaterale noi dovremo procedere ad un riequilibrio. Lo dovremo fare per motivi di giustizia e di equità, lo dovremo fare perché l'imposizione diretta è diventata veramente insopportabile nel nostro paese.

Il riequilibrio tra imposte dirette ed indirette deve essere un obiettivo del Governo. Per quanto riguarda poi i recenti provvedimenti fiscali che sono stati criticati, ivi compreso quello dell'IVA, vorremmo rispondere a chi ci ha accusati di aver elevato quest'ultima al 19 per cento, che tutti sanno che per impegni internazionali la dovremmo portare al 20 per cento. I colleghi che criticano la prospettiva di un aumento dal 2 al 4 per cento dell'IVA sui prodotti di largo consumo sanno benissimo che anche in questo caso si tratta di un impegno di carattere internazionale.

Se le cose stanno così, non è giusto criticare anche in prospettiva la pressione fiscale di carattere indiretto, perché si sa che all'interno del sistema questa è la strada che dobbiamo intraprendere.

Più volte da questo banco ho detto che vi sono altre vie per ottenere il riequilibrio tra imposte dirette e indirette: esse possono essere percorse anche con la contribuzione degli enti locali. Almeno il 15 per cento degli immobili del nostro paese non viene denunciato agli effetti IRPEF e neanche agli effetti ILOR. Abbiamo mai avuto una collaborazione da parte dei comuni per la ricerca e l'individuazione di queste situazioni, che indirettamente li

avrebbero beneficiati attraverso il gettito dell'ILOR? No, non c'è mai stata!

Non credo che vi sia stato un comune che si sia fatto parte diligente in questa direzione e non credo che vi siano oggi degli amministratori locali che insistano sulla necessità di attuare immediatamente una revisione delle strutture del catasto, perché anche le proprietà immobiliari fornicano il gettito desiderato.

Quando ci fosse un quadro completo della proprietà immobiliare, sarebbe accettabile anche la proposta, sottoscritta in questa sede da diversi colleghi, di cui era primo firmatario l'onorevole Visco, che prevede una imposizione di carattere patrimoniale, attraverso l'iniziativa comunale. Anch'io ho sottoscritto quel progetto perché esso proponeva la ristrutturazione di un settore (che oggi sfugge in buona parte all'imposizione) al fine di riportarlo, con la collaborazione anche degli enti locali, nell'ambito della totale applicazione dell'IRPEF e dell'ILOR.

Ma l'introduzione oggi di questo concetto, farebbe sì che chi ha sempre pagato continui a farlo e chi non l'ha mai fatto prosegua sulla strada dell'evasione. Questo non può essere accettato. Una revisione delle strutture finanziarie che assoggetti il reddito ed il patrimonio di tutti i cittadini ad una imposizione equa e reale, è la condizione indispensabile perché si accettino anche nuove imposizioni di carattere equitativo. Solo in questo modo si potrà avere un quadro completo delle possibilità di imposizione diretta nel nostro paese.

Condivido l'analisi obiettiva del relatore sul provvedimento al nostro esame. Vi sono dei punti che potranno essere corretti: le opposizioni ne hanno indicati alcuni, qualche suggerimento è venuto dalla stessa maggioranza. Di tutti si dovrà tener conto perché il provvedimento sia migliorato e perché l'esperimento della prima autonomia di carattere fiscale agli enti locali possa dare un risultato positivo e non disastroso come non solo le opposizioni, ma anche qualche esponente della maggioranza hanno delineato nella seduta odierna (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Salvatore Grillo. Ne ha facoltà.

**SALVATORE GRILLO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il testo del disegno di legge all'esame dell'Assemblea è frutto di un lavoro intenso e non facile svolto dalla Commissione, dove sono emerse esigenze diverse e spesso di non facile coordinamento.

La preoccupazione dei repubblicani era collegata all'effetto della nuova imposizione fiscale sui prezzi; un effetto che sarebbe stato immediato ed automatico se si fosse seguita la strategia di tassare i consumi nella loro cifra globale.

Ovviamente, nello scegliere una strada diversa si affacciavano varie soluzioni, che presentavano tutte elementi positivi e negativi. La ricerca di un parametro assolutamente neutrale era certamente difficile, se non impossibile, ma la manovra finanziaria e di bilancio del Governo poneva l'esigenza di compensare, con una nuova entrata per i comuni, la minore cifra complessiva dei trasferimenti e di aprire la pagina relativa alla nuova autonomia impositiva dei comuni, sulla quale il dibattito, in questi ultimi anni, è stato ampio e sulla quale abbiamo espresso le nostre valutazioni.

Siamo persuasi dei benefici che il sistema delle entrate può trarre da una presenza attiva dell'ente locale nella fase della individuazione della evasione. Nel grande sommerso della nostra economia giganteggia il fenomeno dell'abusivismo nella piccola distribuzione, nella seconda attività affiancata all'impiego (che si manifesta prevalentemente nell'artigianato non iscritto agli albi), nell'esercizio di arti e professioni cui non corrispondono spesso regolari iscrizioni negli appositi albi professionali.

Tutto questo rappresenta, onorevoli colleghi, una evasione assoluta che, rispetto all'infedele tenuta delle scritture contabili, ha l'ulteriore beneficio di non rischiare verifiche in quanto non lascia tracce: né fatture né ricevute; ed inoltre alimenta l'evasione dei centri di produzione ai quali, per esempio, si rivolge il commercio abu-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

sivo per rifornirsi di merce, ovviamente senza fatturazione.

Per richiamare i comuni alla necessità di un impegno nella direzione indicata è certamente utile collegare una parte rilevante delle entrate dei loro bilanci al censimento di tutte le presenze produttive nel territorio, costringendo di fatto chi intende continuare a produrre a regolarizzare la propria posizione fiscale.

Nel dibattito sulla capacità impositiva dell'ente locale, i repubblicani hanno richiamato con forza l'attenzione sull'esigenza di garantire al cittadino — a fronte dei suoi doveri fiscali — un interlocutore che sia il più neutrale possibile.

Regole e comportamenti omogenei nel territorio nazionale e garanzie di una utilizzazione trasparente del potere impositivo sono principi di libertà e presupposti per una crescita civile del sistema economico. Accanto a queste garanzie deve contemporaneamente crescere lo sforzo nel combattere ogni tipo di abusivismo e la lotta all'evasione, al fine di consentire un aumento della base imponibile e, quindi, una maggiore equità fiscale.

Il disegno di legge in esame, nella parte che individua la tassazione delle attività produttive e professionali, si muove in questa direzione, nel momento in cui abbandona la strada della tassazione dei consumi parametrata al volume d'affari e nella misura in cui adotta criteri omogenei in tutto il territorio nazionale.

L'eccezione principale che nel corso di questo dibattito proviene dalle opposizioni, attiene al fatto che molti piccoli comuni non avranno un gettito proporzionale a quello dei comuni maggiori. Da qui la necessità di prevedere due correttivi. Il primo è rappresentato dall'intervento del fondo di perequazione dello Stato, mentre il secondo nasce dal termine triennale previsto dalla legge, con la verifica del primo impatto sui comuni, sulle varie fasce di popolazione, considerate per zone geografiche.

Un'altra osservazione che desidero fare, onorevoli colleghi, riguarda quanto detto a proposito del fatto che uguale onere verrebbe a pesare, a parità di superficie e di

categoria, sui detentori di bassi e di alti redditi. Penso che occorra avere il coraggio di sostenere fino in fondo questa tesi e di dire chiaramente che debbono essere esonerati i produttori di redditi bassi nonché di affermare contemporaneamente che una struttura produttiva marginale può resistere anche se il mercato spinge in senso contrario, magari intervenendo a favore delle fasce di reddito minore e colpendo chi più produce con un intervento sui costi e non sugli utili di gestione.

È una scelta. A me non sembra, però, che essa premi l'organizzazione del lavoro, la professionalità. In fin dei conti, non si farebbe altro che appesantire il complessivo sistema economico del paese.

Altra parte del provvedimento riguarda il pareggio di bilancio delle aziende erogatrici di servizi pubblici. Si tratta di una scelta politica e culturale perché il pareggio è un obiettivo primario per il rimodernamento delle strutture e per modificare il modo di rapportarsi dei cittadini al servizio pubblico. Ci allontaniamo anni luce dal principio che il servizio pubblico deve essere un diritto del cittadino: quest'ultimo comincia a sentire — e deve cominciare a sentire — il servizio pubblico come un qualcosa che gli appartiene e di cui è chiamato a sostenere il corso.

A margine — se i colleghi me lo consentono — c'è da fare una nota: chi verifica quali passività si vanno a pareggiare con l'aumento delle tariffe? Questo è un punto che lascia perplesso il gruppo repubblicano. Qual è il grado di managerialità e di economicità di queste strutture? Quante clientele si nascondono dietro aziende pubbliche che gestiscono acqua, gas, trasporti, raccolta, smaltimento e magari riutilizzo dei rifiuti? Quali parametri abbiamo per dire fino a che punto il cittadino deve essere chiamato, sul piano delle tariffe o del concorso straordinario, a pareggiare i bilanci di queste aziende?

Mi auguro che il nostro dubbio possa essere sciolto con una legge di settore, affinché in tutto il territorio nazionale cessino di verificarsi fenomeni aberranti quale la differenziazione per città, fino a

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

venti volte in più, del costo dell'acqua o fino a cento volte in più del costo del trasporto per chilometro. Esistono problemi locali che possono influire sui costi differenziandoli, ma se osserviamo le cose con maggiore attenzione, ci accorgiamo che spesso il fattore clientelare ha determinato e continua a determinare distorsioni molto gravi che vanno eliminate nel momento in cui ci accingiamo a pareggiare i bilanci delle aziende, attraverso il concorso dei cittadini, quindi attraverso le tariffe ed il mercato.

Onorevoli colleghi, lo sforzo della Commissione ha trovato il Governo aperto al dibattito, pronto a ridefinire i contenuti di una legge che comunque doveva e deve andare incontro ad una scelta di politica finanziaria e di bilancio precedentemente assunta dal Governo medesimo. Questa disponibilità e questa apertura hanno consentito un *iter* che mi auguro continui ad essere costruttivo qui in Assemblea, attraverso un dibattito che — come d'altronde la materia impone — sarà acceso. Il lavoro del relatore è stato essenziale per giungere al dibattito in Assemblea su questo disegno di legge, nei confronti del quale, pur con tutte le remore che normalmente si hanno a fronte di provvedimenti di questo genere, il gruppo repubblicano esprime un giudizio favorevole (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Patria. Ne ha facoltà.

**RENZO PATRIA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo, il titolo del provvedimento al nostro esame, «Disposizioni sull'autonomia impositiva degli enti locali», è certamente molto ambizioso e va ben oltre i contenuti del disegno di legge.

Il problema dell'autonomia impositiva dei comuni è datato, risale cioè al giorno successivo alla riforma tributaria, così come è stato ricordato dal collega Visco e da molti altri intervenuti nella discussione. Oggi come oggi, però, esso si presenta anche come esigenza di adeguamento in vista del 1992.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
MICHELE ZOLLA**

**RENZO PATRIA.** Noi abbiamo, infatti, una struttura di finanza locale profondamente diversa da quella degli altri paesi della Comunità europea. È noto che molti enti locali europei si finanziano con grande prevalenza di tributi propri. Prima della riforma tributaria, nel 1972, come è noto, i comuni italiani avevano la seguente struttura delle entrate complessive: entrate proprie 55 per cento, entrate extratributarie 30 per cento, entrate esterne da trasferimento 15 per cento. Dopo la riforma, si è avuta una completa trasformazione del sistema di finanziamento degli enti locali, imperniati oggi sui trasferimenti, per cui il ritorno ad un'autonomia impositiva si presenta certamente complesso.

Occorre attuare una responsabilizzazione degli amministratori locali rispetto alla collettività, così da recuperare agli enti locali un potere impositivo che comporti parallelamente, da parte delle comunità locali, un maggior controllo nelle scelte delle spese ed una conseguente maggiore cautela degli amministratori sul tipo e sulla qualità dei servizi pubblici che devono fornire.

Mi piace però ricordare, soprattutto a me stesso, che il ritorno ad un'autonomia impositiva potrà anche ripristinare negli enti locali una dialettica politica oggi appannata, perché non sfugge ad alcuno che, ad un certo punto, potestà impositiva significa scegliere e le scelte non potranno che essere momento di chiarezza nella vita politica locale.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche se oggi siamo ancora in presenza di un provvedimento tampone per la finanza locale, dobbiamo però individuare a quale e quanta autonomia vogliamo arrivare. Come è stato giustamente osservato da illustri studiosi, occorre fare delle riflessioni che hanno a che fare con la capacità dello Stato di gestire programmi di trasferimento in connessione con la dimensione degli spazi di autonomia. Se noi concediamo ampi spazi di autonomia finan-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

ziaria agli enti locali, è necessario costruire al centro un meccanismo ed una struttura capaci di realizzare una perequazione con riferimento all'autonomia impositiva.

Dobbiamo avere tutti piena coscienza che, se lo Stato è in grado di perequare i servizi, lo è molto di meno, per non dire affatto, nel riequilibrare le diverse capacità impositive di 8 mila comuni.

Tanto più ampliamo la sfera dell'autonomia impositiva, tanto più si pone il problema delle perequazioni. Dobbiamo esserne coscienti: quanto più ampliamo — ripeto — gli spazi di autonomia, tanto più dobbiamo incrementare il sistema perequativo. Un'ampia autonomia impositiva, infatti, comporta necessariamente una consistente azione perequativa. La base imponibile su cui applicare lo sforzo fiscale a livello locale è diversa da comune a comune, non varia solo con riferimento al nord, al centro, al sud o alle isole.

Un eccessivo ampliamento degli spazi di autonomia impositiva comporterebbe, infatti, una politica di riequilibrio che verrebbe richiesta dai comuni meridionali, come da quelli montani di ogni parte del paese, dai comuni poveri del nord e del centro Italia.

Ho voluto esprimere queste considerazioni per manifestare, signor Presidente, la consapevolezza che il provvedimento al nostro esame non può essere l'ipotesi a regime dell'autonomia impositiva; ma anche per apprezzare la prudenza con la quale il Governo si accosta all'esigenza di coniugare l'autonomia impositiva con l'equilibrio dei bilanci di ogni comune.

Il Governo, con il testo originario del disegno di legge, e la Commissione, con il testo licenziato, esaurientemente e dottamente illustrato dal relatore, intendono affrontare gli odierni fabbisogni finanziari degli enti locali, sperimentando l'avvio di un nuovo tributo in favore dei comuni. Si tratta di una nuova imposta, ipotizzata in modo certamente perfettibile, riferita all'esercizio di una attività economica. Essa viene introdotta in un quadro di tributi locali sostanzialmente invariato (salvo per quanto riguarda la soppressione

delle imposte di soggiorno e sui cani) e di un contemporaneo aggiornamento di tasse relative a servizi comunali indivisibili. Pare equo che le tariffe dei servizi divisibili tengano conto del cosiddetto principio di beneficio.

Il Governo e la Commissione non hanno ritenuto di muoversi — come pareva e pare a me opportuno — sul terreno dell'ampliamento del campo interessato dalla tassa per l'occupazione di spazi e di aree pubbliche, anche se la questione è stata posta.

Signor Presidente, desidero dire in conclusione che il fatto che il Governo e la Commissione non abbiano affrontato oggi il tema della restituzione dell'ILOR agli enti locali non significa che questa non possa essere in futuro la strada per dare ai comuni quanto era stato pensato nella riforma tributaria come strumento di finanziamento degli enti locali.

Per dare un contributo ragionato, signor Presidente, al completamento di un programma di parziale recupero dell'autonomia impositiva degli enti locali, i gruppi della maggioranza, auspicando anche la convergenza di quelli di opposizione, affidano ad un ordine del giorno l'invito al Governo (alla cui accettazione il documento sarà sottoposto) ad affrontare il riordino della fiscalità degli immobili attraverso l'unificazione del prelievo, con parziale attribuzione del gettito al sistema delle autonomie locali. Così facendo, riteniamo ci si porrebbe in linea con le maggiori democrazie industriali dell'Occidente e con lo sforzo in atto, in vista del 1992, di procedere anche nel nostro paese all'opportuna armonizzazione fiscale (*Applausi dei deputati del gruppo della DC*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

#### **Annuncio di interrogazioni e di una interpellanza.**

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni ed una in-

---

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

---

terpellanza. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

**Ordine del giorno  
della seduta di domani.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Mercoledì 30 novembre 1988, alle 9,30:

1. — *Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.*

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disposizioni sull'autonomia impositiva degli enti locali (3201).

— *Relatore: Romita.*  
(Relazione orale).

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Contenimento della spesa sanitaria (3198).

— *Relatore: Renzulli.*  
(Relazione orale).

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime (3200).

— *Relatori: Santonastaso e Sanguineti.*  
(Relazione orale).

**La seduta termina alle 19,20.**

---

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DEI RESOCONTI**

**DOTT. CESARE BRUNELLI**

---

**L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
PROF. TEODOSIO ZOTTA**

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Resoconti alle 21.15.*

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

**INTERROGAZIONI  
E INTERPELLANZA ANNUNZIATE**

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

**CAPRILI E FILIPPINI GIOVANNA.** — *Al Ministro del turismo e spettacolo.* — Per sapere — premesso che:

il consiglio di amministrazione dell'Ente nazionale italiano del turismo è stato ricostituito l'8 luglio 1988, la prima riunione del consiglio di amministrazione è avvenuta il 9 settembre e il decreto di nomina del nuovo presidente reca la data del 24 ottobre;

prima di queste scadenze e per mesi l'ente ha svolto solo ordinaria amministrazione avendo, come ha avuto per lungo tempo, gli organismi di direzione scaduti dal loro mandato;

ancora l'ENIT non ha assunto significative iniziative di promozione rimanendo sostanzialmente in una fase di ordinaria amministrazione;

lo stesso consiglio di amministrazione convocato per il giorno 14 novembre non ha affrontato alcun problema concreto e non ha nominato il direttore generale —:

quali iniziative intenda assumere il ministro per far fronte a questo sostanziale blocco nelle iniziative dell'ENIT;

se non risulti al ministro che all'interno dell'ENIT si intende creare una figura nuova e non prevista da alcuna legge quale quella del vicedirettore dell'ente, figura spiegabile solo con una pervicace volontà di spartire ogni carica conprese quelle, come nel caso in oggetto, frutto solo della fantasia. (5-01088)

**AULETA, BELLOCCHIO E BRUZZANI.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che l'articolo 17 del decreto del Presidente della Repubblica del 4 febbraio 1988, n. 42, pur stabilendo gli opportuni collegamenti tra le nuove norme dell'articolo 124 del decreto del Presidente della Repubblica del 22 dicembre 1986, n. 917 e l'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica del 29 settembre 1973, n. 600, non è riuscito a chiarire tutti i dubbi interpretativi circa le modalità che l'imprenditore individuale deve seguire per la liquidazione della propria impresa —:

se non ritiene necessario e urgente precisare:

a) come deve essere coordinata la dichiarazione infrannuale di liquidazione delle imprese individuali con la successiva dichiarazione annuale dei redditi che le persone fisiche interessate devono presentare;

b) se e quali versamenti di imposte sono dovuti al momento della presentazione della predetta dichiarazione infrannuale di liquidazione;

c) se gli eventuali suddetti versamenti devono essere considerati come acconto di quelli risultanti dalla successiva dichiarazione annuale. (5-01089)

**AULETA, BELLOCCHIO E BRUZZANI.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che

il comma 4 dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, prevede che « l'imposta locale sui redditi dovuta in base alla dichiarazione dei redditi delle società di cui all'articolo 5 si deduce dal reddito complessivo di ciascun socio in proporzione alla quota di reddito a lui imputabile », stabilendo il criterio della deducibilità dell'ILOR dagli altri redditi nel periodo in cui è maturata e non in quello in cui è stata pagata, così come avveniva prima dell'entrata in vigore del

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

decreto del Presidente della Repubblica n. 917;

con la prossima dichiarazione dei redditi relativa all'anno 1988 è incerto se insieme all'ILOR deducibile così come previsto dal predetto comma 4 dell'articolo 10 sia anche deducibile, da parte dei soci, l'ILOR pagata dalle società a saldo nel maggio 1988 per i redditi prodotti nel 1987 -:

se non ritiene utile e necessario sollecitamente chiarire come dovranno comportarsi, in sede di dichiarazione dei redditi relativi al 1988, i soci delle società per la deduzione dai propri redditi sia dell'ILOR pagata che di quella maturata sui redditi delle società nel corso del 1988. (5-01090)

CIAFARDINI. — *Ai Ministri dell'interno e dei trasporti.* — Per sapere - premesso che:

da anni l'aeroporto di Pescara, pur in grande sviluppo, soprattutto per i voli *charter*, attende la sua collocazione nella tabella A che gli compete e un suo ruolo adeguato nel Piano nazionale degli Aeroporti in una moderna concezione di « sistemi »;

alle vecchie difficoltà di programmazione da parte degli operatori, legate alle continue proroghe dell'affidamento del servizio antincendio ai Vigili del Fuoco, si aggiunge da questo anno il rischio - già diventato concreto nel corso della estate - della interruzione del volo di linea dell'Alitalia tra Pescara e Milano con i nuovi aerei MD 80, in quanto per questo tipo di vettore il servizio antincendio deve essere potenziato, nonostante la carenza di organico dei Vigili del Fuoco di Pescara;

il Ministro dell'interno ha autorizzato l'effettuazione del servizio con personale discontinuo fino al 29 dicembre 1988 -:

se non si intenda presentare finalmente un disegno di legge che preveda l'aumento degli organici dei Vigili del

Fuoco di Pescara, annunciato e dato per sicuro da autorevoli membri del Governo nel momento dell'emergenza dell'estate scorsa;

in che modo, in ogni caso, si voglia garantire il servizio di linea tra Pescara e Milano. (5-01091)

TRABACCHINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere - premesso che

i lavoratori della centrale nucleare di Montalto di Castro non ricevono i sussidi relativi alla cassa integrazione da ben 4 mesi;

le imprese appaltatrici si rifiutano di anticipare la cassa integrazione in quanto non avrebbero alcuna certezza sui tempi e sulla copertura;

il decreto-legge per la riconversione (ma sarebbe più esatto dire costruzione *ex novo*) dell'impianto scadrà tra pochi giorni per la seconda volta senza che sia stata approvata dai due rami del Parlamento la relativa legge di conversione -:

quali iniziative si intende urgentemente prendere per sollecitare il CIPI a deliberare la cassa integrazione, come da impegni sottoscritti;

quali intenzioni ha il Governo in relazione al decreto ormai in scadenza;

come si intende operare concretamente per impedire che i lavoratori paghino di persona la confusione che regna nel concretizzare serie scelte energetiche, e per impedire che si ricreino a Montalto di Castro pericolosissime tensioni e strumentalizzazioni. (5-01092)

BARZANTI. — *Al Ministro dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere - premesso che

la fabbrica chimica SITOCO di Orbetello, di proprietà della Federconsorzi,

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

vive un momento di preoccupante incertezza gestionale e produttiva tanto che, dopo il ricorso dell'azienda alla cassa integrazione e un recente incontro tenuto a Roma tra controparte e organizzazioni sindacali, sembra delinarsi uno sbocco gravissimo nel breve periodo;

tutto ciò contrasta con le assicurazioni fornite nel recente passato dato che si era accreditata più volte ufficialmente l'intenzione di procedere ad un costante ammodernamento tecnologico dell'impianto, garantendone comunque la funzionalità e la piena compatibilità con il delicato equilibrio ecologico ambientale circostante —:

quali sono i motivi del ricorso alla cassa integrazione e le ragioni delle difficoltà gestionali e produttive dell'impianto;

se sia a conoscenza delle intenzioni della Federconsorzi in relazione alla fun-

zionalità della fabbrica SITOCO di Orbetello considerato che quote rilevanti di concimi chimici sono necessarie all'agricoltura e che unitamente a ciò l'impianto, per la professionalità raggiunta dai dipendenti, potrebbe operare anche in campi più ampi come ad esempio, in quello della mangimistica per la piscicoltura oltre che nella gamma delle produzioni tradizionali;

se risulta al ministro che risponda al vero la voce del coalizzarsi di interessi urbanistico-speculativi in relazione alla rilevante attrazione dell'area, che spingerebbero per la liquidazione di tutta l'attività produttiva;

quale ruolo intende svolgere il Ministero nei confronti della Federconsorzi al fine di salvaguardare l'attività produttiva, l'occupazione nel quadro di una possibile ridefinizione di ruoli e funzioni della fabbrica SITOCO. (5-01093)

\* \* \*

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

PELLEGATTA E ALPINI. — *Ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Per sapere a che punto si trova l'iter della pratica intestata al grande invalido Berti Nulli Edo nato a Collazzone (Perugia) il 24 maggio 1912 e residente a Ripabianca (Perugia) in viale di Ripabianca 36, intesa ad ottenere, in seguito ad aggravamento, il passaggio dell'invalidità a categoria superiore. L'interessato, ha effettuato la visita medica in data 1° settembre 1986 presso l'ospedale militare di Perugia; da tale data, il signor Berti, non ha più avuto notizie in merito, pur avendo scritto al Ministero in data 8 marzo 1988. Le particolari condizioni dell'interessato e l'età avanzata (76 anni), sollecitano il disbrigo della pratica stessa. (4-10060)

PELLEGATTA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quali motivi ritardano la definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi, ai sensi della legge 29/79, intestata a Menini Vittorio nato a Serravalle Po (Mantova) il 29 marzo 1945 e residente in Busto Arsizio via Cascina Rossi 11/ter. L'interessato è dipendente del comune di Busto Arsizio, è già in possesso del tabulato TRC/01 bis dell'INPS di Varese, la richiesta è stata effettuata in data 20 giugno 1979; il signor Menini è intenzionato a chiedere il pensionamento, da oltre nove anni attende risposta ed il relativo decreto.

(4-10061)

PELLEGATTA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quali motivi ritardano la definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi, ai sensi della legge 29/79, intestata a Milani Angelino nato a Turbigo (Milano) il 12 maggio 1945 e residente in Busto Arsizio viale

Duca D'Aosta 7. L'interessato è dipendente dall'USSL n. 8 di Busto Arsizio, è già in possesso del tabulato TRC/01 bis dell'INPS di Varese, la richiesta è stata effettuata in data 1° luglio 1985; il signor Milani è intenzionato a chiedere il pensionamento ed è pertanto in attesa del relativo decreto. (4-10062)

PELLEGATTA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quali motivi ritardano la definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi, ai sensi della legge 29/79 intestata a Colombo Renata nata a Busto Arsizio il 21 giugno 1946 ed ivi residente in viale Pirandello 26. L'interessata è dipendente dell'USSL n. 8 di Busto Arsizio, è già in possesso del tabulato TRC/01 bis dell'INPS di Varese, la richiesta è stata effettuata in data 4 ottobre 1982; la signora Colombo, è in attesa del relativo decreto. (4-10063)

PELLEGATTA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quali motivi ritardano la definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi, ai sensi della legge 29/79, intestata a Marisa Colombo nata a Busto Arsizio il 28 dicembre 1952 e residente in Olgiate Olona (Varese) viale Unità d'Italia 37/G. L'interessata è dipendente del comune di Busto Arsizio è già in possesso del tabulato TRC/01 bis dell'INPS di Varese, la domanda è stata effettuata in data 23 febbraio 1983; la signora Colombo, è in attesa del relativo decreto (posizione n. 3062289). (4-10064)

PELLEGATTA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quali motivi ritardano la definizione della pratica di ricongiunzione dei periodi assicurativi, ai sensi della legge 29/79 intestata a Fassi Rossanna, nata a Busto Arsizio il 12 maggio 1952 e residente in Gallarate (Varese) via Curioni, n. 16. L'interessata è dipendente del comune di Busto Arsizio è già in possesso del tabulato TRC/01 bis del-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

l'INPS di Varese, la richiesta è stata effettuata in data 7 novembre 1979; la signora Fassi è intenzionata a chiedere il pensionamento per ragioni familiari, ma da tale data non ha più avuto notizie in merito ed è pertanto in attesa del relativo decreto. (4-10065)

**CICONTE, STEFANINI, LAVORATO E SAMÀ.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere:

quali sono i criteri che sono stati adottati nella scelta del nuovo dirigente dell'ispettorato regionale delle foreste della regione Calabria;

quali sono le ragioni che hanno indotto il ministro dell'agricoltura a rompere una prassi consolidata ormai dal lontano 1972 secondo la quale la nomina è sempre avvenuta dietro indicazione e previo accordo con la regione Calabria;

per quali motivi non si è ritenuto di accogliere la richiesta, avanzata sin dal 17 ottobre dall'assessore regionale all'agricoltura, di un incontro presso il Ministero dell'agricoltura al fine di concordare la nomina;

cosa e chi ha indotto il ministro dell'agricoltura a richiedere alla Giunta regionale della Calabria un parere di gradimento su un nome non concordato con la stessa Giunta;

perché il ministro dell'agricoltura non ha ritenuto di aderire alla richiesta della Giunta regionale di soprassedere alla nomina e di prendere in esame una proposta formulata dalla stessa Giunta regionale;

se risulta vero che nel mentre formalmente il ministro dell'agricoltura chiedeva parere alla Giunta regionale la decisione e la scelta erano già di fatto avvenute. La regione, in questo modo, è stata sostanzialmente messa di fronte ad un fatto compiuto;

come mai si è ritenuto di adottare un simile metodo in un settore nel quale

le funzioni sono state delegate dallo Stato alla regione rimanendo allo Stato soltanto una parte del personale che ancora oggi peraltro opera in uffici misti composti da personale statale e personale regionale. Una tale situazione avrebbe dovuto consigliare di seguire una strada che portasse al consenso, al coinvolgimento e alla piena convinzione da parte degli organi regionali;

quali criteri e valutazioni sono stati seguiti nelle indicazioni per il direttore del Parco Nazionale della Calabria e per il responsabile dell'amministrazione delle foreste di Reggio Calabria;

se il Ministro dell'agricoltura non intenda revocare la scelta operata e concordare con la regione modalità, tempi e procedure per la nuova indicazione onde evitare di proseguire un contrasto tra Stato e regione;

quali sono le determinazioni che il ministro dell'agricoltura intenda adottare al fine di recuperare un corretto rapporto con la regione Calabria impegnata in una seria azione di riordino e di bonifica dalle infiltrazioni mafiose proprio nel settore della forestazione; e al fine di fugare il dubbio che il mutamento della prassi seguita sin dal 1972, al di là delle intenzioni possa ritenersi ispirato più che dalla ricerca di personale qualificato, esperto e scelto sulla base di rigorosi e obiettivi criteri, da un tentativo di screditare e di creare ostacoli alla nuova Giunta regionale e alle forze che la compongono. (4-10066)

**MOTETTA.** — *Ai Ministri dell'ambiente, dell'agricoltura e foreste, dell'industria, commercio e artigianato, per il coordinamento della protezione civile e del turismo e spettacolo.* — Per sapere — premesso che

l'ENEL, in data 30 settembre 1988 ha alienato l'immobile ove ha sede il rifugio « Città di Arona » del CAI di Arona all'Alpe VEGLIA, in comune di Varzo (Novara);

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

l'Alpe Veglia, essendo Parco naturale, riveste una particolare importanza dal punto di vista ambientale ed è meta sia estiva che invernale di decine di migliaia di escursionisti —:

quali interventi intendano intraprendere per salvaguardare e mantenere la presenza del rifugio « Città di Arona » nel Parco naturale dell'Alpe Veglia, considerato il fatto che la Sezione CAI di Arona si è resa disponibile attraverso sottoscrizioni individuali e di enti alla contribuzione di oltre il cinquanta per cento dell'offerta d'asta. (4-10067)

ANTONUCCI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso

che la riunione del consiglio di amministrazione della Cassa depositi e prestiti prevista per il corrente mese è stata rinviata *sine die*;

che l'interrogante ha fondati motivi per temere che il consiglio di amministrazione stesso non venga più convocato entro il corrente anno;

che comuni, province e comunità montane, sulla base di precedenti istruzioni avute dagli uffici della Cassa depositi e prestiti, hanno inoltrato documentate istanze di concessione di mutui nei limiti dei rispettivi *plafond*;

che gli stessi enti rischiano di essere ingiustamente penalizzati, in quanto verrebbero a subire il danno derivante dai conseguenti ritardi degli appalti e dell'esecuzione di importanti e necessarie opere pubbliche —:

quali provvedimenti intende adottare per evitare gravi disagi agli enti locali e se non ritiene necessario convocare tempestivamente il consiglio di amministrazione della Cassa depositi e prestiti per la definitiva concessione dei mutui a suo tempo richiesti. (4-10068)

SCOVACRICCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della sanità.* — Per sapere —

stante le informazioni sul grave episodio accaduto all'ospedale delle Molinette di Torino, rese ieri alla Camera dal ministro della sanità;

supposto che il decesso della paziente possa essersi verificato per l'accertata, mancata assistenza medica, configurante un preciso reato —:

che cosa il Governo abbia fatto o intenda fare a tale proposito e se, anziché rendersi portavoce di casi del genere, già peraltro registratisi altrove, non debba in qualche modo assumere nell'ambito delle sue competenze iniziative che dopo una rigorosa verifica dei fatti, valgano a colpire eventuali responsabilità penali, secondo le legittime attese delle famiglie costrette con crescente preoccupazione ad affidare casi gravi ed urgenti al Pronto soccorso delle USL. (4-10069)

PARLATO E MANNA. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere — premesso che tra le tante affermazioni rese recentemente nel seminario di Taormina dal presidente dell'ENEL, Viezzoli, si collocano:

a) la notizia della costruzione di una centrale elettrica di grosse dimensioni in Campania;

b) la notizia, che, dinanzi all'aumento entro il 2000 del consumo di gas metano (da 6 a 16 miliardi di metri cubi), l'ENEL cercherà in tutti i modi di muoversi sul mercato per ottenere prezzi più convenienti. È una sorta di « avvertimento », lanciato direttamente all'ENEL, dalla società che attraverso la SNAM esercita un monopolio « di fatto » nel settore. In Italia, infatti, la rete distributiva del metano è tutta nelle mani dell'ente presieduto da Franco Reviglio e non è

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

escluso che su questo argomento possa nascere un aspro contenzioso per l'ENI e l'ENEL —:

come verrà alimentata, dove se ne è programmata l'ubicazione, quando saranno avviati i lavori e prevedibilmente quando saranno conclusi, quanta energia produrrà, quale personale sarà impiegato prima per la costruzione e poi per la gestione della grande centrale da realizzare in Campania;

quali siano i prezzi di mercato del metano, avuto riguardo a quelli praticati dalla SNAM-ENI;

quali siano i risparmi dinanzi ai così vertiginosi aumenti del consumo di metano, che da una diversa e migliore presenza dell'ENEL sul mercato deriverebbe e come l'ente intenda procedere al riguardo. (4-10070)

PARLATO E MANNA. — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni, per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere — premesso che il ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ha dichiarato in un intervento svolto al recente convegno IBM sulla pubblica amministrazione ed informatica: sono rimasto molto deluso leggendo sui giornali le dichiarazioni dell'Amministratore delegato della SIP, Benzoni, sulla quota degli investimenti globali destinati al Sud. La SIP prevede di destinare al meridione il 34 per cento degli investimenti totali, ma non tiene conto che il ricorso alla legge 64 ed ai finanziamenti CEE per gli interventi regionali dovrebbe rappresentare una risorsa aggiuntiva rispetto all'intervento ordinario. Non daremo nulla alla SIP — ha aggiunto Gaspari — se non dichiarerà in termini molto precisi quello che intende fare per il Mezzogiorno ». Il ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ha poi ribadito più volte che l'intervento straordinario non deve e non può essere utilizzato per spese ordinarie: « È ora di finirla con questa tendenza — ha detto — e credo che la mia precisazione sia doverosa, anche in rela-

zione ai programmi di altre aziende pubbliche che operano nel settore delle telecomunicazioni » —:

quali decisioni conseguenziali abbia assunto la SIP al fine di una sua ben più adeguata presenza nel Mezzogiorno che tenga conto e delle quote minime di riserva da applicare e della piena utilizzazione e distribuzione nel Mezzogiorno delle risorse ordinarie e straordinarie disponibili, secondo le leggi vigenti, anche ad evitare che « non le sia dato nulla »; in mancanza dei doverosi chiarimenti sulla sua presenza meridionale. (4-10071)

MATTEOLI. — *Ai Ministri della sanità, del tesoro e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che

l'interrogante ha presentato documenti di sindacato ispettivo sulla gestione della USL 13 e della USL 14 di Livorno ricevendo risposte generiche ed approssimative;

la relazione del dottor Criscuolo, inviato in ispezione alla USL 13 dal Ministero del tesoro, rileva molte delle cose esposte nei documenti ispettivi presentati dall'interrogante —:

dando atto dello scrupoloso lavoro effettuato dal dottor Criscuolo, se non ritengono opportuno disporre una ispezione anche all'USL 14 anche per verificare l'opportunità di tenere aperti dei reparti o dei servizi decisamente antieconomici sia per il numero delle presenze che per la casistica dei ricoveri. (4-10072)

MATTEOLI. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che

sabato e domenica 26 e 27 novembre 1988 si è tenuto nel territorio del comune di Rosignano M.mo un referendum indetto affinché i cittadini potessero esprimere un parere in merito al programma di investimenti della società Solvay e che oltre sedicimila residenti si sono recati alle urne;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

i cittadini smentendo la decisione del consiglio comunale che aveva espresso un voto favorevole, seppure condizionato, al programma di investimento della società, hanno votato no;

pur considerando che i cittadini hanno espresso un giudizio su una tematica difficile e certamente non ben approfondita da tutti, il voto referendario non può, oggi, essere disatteso;

la società Solvay che opera sul territorio da oltre settanta anni ha diramato un ultimatum al sindaco di Rosignano M.mo: o « Entro il 27 novembre 1988 firma la licenza edilizia relativa ai nuovi programmi di investimento o investiamo in altre parti d'Italia o d'Europa » —:

quali valutazioni ritengano di dare sul comportamento della società Solvay, che dopo aver per tanti anni prodotto, e quindi guadagnato, nel comune, adesso lancia ultimatum poco riguardoso della comunità del grosso centro della provincia di Livorno. (4-10073)

**MATTEOLI.** — *Ai Ministri del tesoro e delle finanze.* — Per sapere — premesso che

la Cassa di Risparmio di Prato (Firenze), dopo essere stata commissariata, non riesce ad uscire dalla sua crisi, e tutti i tentativi finora esperiti, in testa la Banca d'Italia, sono falliti;

le Casse di Risparmio toscane hanno già versato somme considerevoli, onde fronteggiare una situazione disastrosa che vede 3.272 partite collocate in sofferenza, per un valore complessivo di 1.260 miliardi accertati;

la conduzione clientelare e partitica della Cassa di Prato è alla base del disastro, quando si venga a constatare come Prato, città del tessile, veda le perdite della sua Cassa di Risparmio per l'8 per cento legate all'andamento economico del tessile, e l'82 per cento ad altre attività che nulla hanno a che fare con il settore manifatturiero-tessile —:

quali prospettive vi siano di salvamento dell'Istituto bancario pratese; in

particolare: quali ripercussioni negative possono aversi nei confronti di quei risparmiatori toscani che, avendo depositati i propri risparmi nelle Casse di Risparmio di residenza, si trovano ora esposti a pagare gestioni clientelari e partitiche, da parte di una dirigenza DC che, dalle vicende tormentate della Banca pratese, ha tratto, a diversità dei risparmiatori, enormi vantaggi personali, e per le loro aziende. (4-10074)

**MATTEOLI.** — *Ai Ministri di grazia e giustizia e della sanità.* — Per sapere — premesso che presso l'USL 13 di Livorno si è svolta una ispezione ministeriale che è durata oltre sei mesi e che al termine, l'ispettore dottor Criscuolo ha redatto una mega-relazione inviando alla magistratura una sintesi della stessa —:

se è vero che l'indagine è stata affidata al giudice dottor De Franco — sostituto procuratore della Repubblica del tribunale di Livorno e che lo stesso risulta coniugato con la dottoressa Marino Ornella assunta all'USL 13 il 29 giugno 1984 ricoprendo incarichi di rilievo quali: assistente medico incaricata supplente; assistente medico base di ruolo; incarico in medicina generale; ed infine, dopo aver preso il tempo pieno, dal 1° luglio 1988, assistente di ruolo dell'USL 13 Igiene pubblica del territorio con il dottor Di Bisceglie;

se si ritenga giusto ed opportuno che venga affidato un incarico così delicato ad un giudice che, al di là della indiscussa correttezza professionale, risulta avere stretti legami di parentela con un dipendente di vertice dell'unità sanitaria inquisita;

se non si ritenga di dover intervenire, per quanto di competenza, affinché i cittadini non si sentano presi in giro da manovre portate avanti surrettiziamente. (4-10075)

**PARLATO E MANNA.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere — premesso che in seguito all'allarmante

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

dato di circa 60.000 ragazzi che evadono la scuola dell'obbligo in Campania, censiti dal CENSIS ad inizio del corrente anno, fu avviato il progetto di anagrafe scolastica meccanizzata, realizzato dal Provveditorato agli studi di Napoli, in collaborazione con il comune di Napoli ed i vari distretti, i quali erano stati attrezzati con terminali per scambiarsi dati e notizie sui rilevamenti effettuati in ciascuna zona ed istituto per istituto —:

quali concreti risultati abbia fornito, fino ad oggi, tale servizio, sia per prevenire il fenomeno dell'evasione della scuola dell'obbligo, sia per integrare i dati secondo i quali, a fine 1987, risulta che a Napoli e provincia circa 15.000 tra bambini ed adolescenti, in un anno avevano disertato la scuola;

se si disponga di dati, e quali essi siano in tal caso, in ordine alla evasione scolastica in provincia di Caserta e quali siano le iniziative in programma e realizzate per arginare e debellare il fenomeno. (4-10076)

**PARLATO E MANNA.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che

nonostante le inchieste giudiziarie per accertare le responsabilità del dissesto viario della « Circumvallazione esterna » di Napoli e le carenze di strutture di sicurezza, di adeguata pubblica illuminazione, di un minimo di regolamentazione del traffico intenso degli automobilisti che la percorrono per raggiungere i comuni della periferia nord della città e dei numerosissimi camion, autofurgoni, tir, autoarticolati che fanno da spola con le numerosissime aziende esistenti lungo il percorso della strada, l'importante arteria appare completamente dissestata, intransitabile in alcuni tratti, con *guardrail* divelti, buche profonde, varchi più o meno abusivi e non si contano gli incidenti che quotidianamente vi avvengono con molti feriti ed, alcune volte, addirittura con morti;

sebbene da oltre un anno l'amministrazione provinciale di Napoli, dopo un assurdo palleggiamento di responsabilità con la direzione regionale dell'ANAS, abbia stanziato i fondi per la completa riattazione della « Circumvallazione esterna » di Napoli, essa appare attualmente in una situazione di degrado e dissesto ancora peggiore di allora, per cui i lavori non sono stati mai realizzati o realizzati in modo incompleto ed inadeguato —:

quali urgenti provvedimenti si ritenga di assumere, per ripristinare un minimo di sicurezza e transitabilità adeguata dell'importante arteria napoletana e scongiurare ulteriori incidenti, intasamenti ed inconvenienti sul suo percorso;

se non si intenda assumere iniziative per accertare la fine che hanno fatto i fondi stanziati dall'amministrazione provinciale per la sistemazione della strada e, nell'eventualità che i lavori fossero realizzati, per quali motivi essi si siano dimostrati inadeguati al punto da peggiorare lo stato della situazione;

se non ritengano di poter promuovere una nuova indagine giudiziaria per accertare le responsabilità e le omissioni del caso e se siano a conoscenza dell'esito di quella già disposta, nulla essendo ancora emerso. (4-10077)

**PARLATO E MANNA.** — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere:

se consti per quali motivi, pur essendo stati ultimati i lavori da oltre tre anni, diversi reparti nuovi e/o ristrutturati dell'ospedale « Pellegrini » di Napoli (USL 44) — e cioè l'unità coronarica, medicina reparto donne, nefrologia ed altri — non sono stati ancora attivati ed il suddetto ospedale non è in grado di far fronte alle esigenze degli utenti sanitari della zona e molti ricoverati sono continuamente dirottati ad altre strutture ospedaliere;

se risulta rispondente a verità il fatto che gli ammalati bisognosi di esame TAC, del quale il « Pellegrini » è sprovvisto

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

sto, siano dirottati presso un Centro diagnostico privato gestito da sanitari che operano, o dovrebbero operare, presso suddetto ospedale —:

quali provvedimenti del caso ritenga di assumere per ovviare a tali vergognosi scontri. (4-10078)

PARLATO, MANNA E BAGHINO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere:

se risulti rispondente a verità il fatto che, nonostante la legge 24 dicembre 1986, n. 958 preveda la prestazione del servizio militare di leva nella regione di residenza, moltissimi giovani militari di leva prestano servizio presso unità dislocate in regioni diverse da quelle di provenienza e le istanze inoltrate per ottenere il trasferimento, legittimo e motivato, presso contingenti vicini alla residenza, risultano sistematicamente ignorate o riscontrate con formali e non motivati dinieghi;

nel caso, quali urgenti iniziative di indagine, controllo ed impulso, presso la competente direzione generale, intende assumere per porre fine a tale situazione che tende ad esercitare sui giovani di leva e le loro famiglie un misero condizionamento clientelare, convincendoli che solo la « giusta » intercessione possa garantire quanto è loro diritto! (4-10079)

PARLATO E MANNA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere:

per quali motivi il FORMEZ, Centro di formazione e studi per il Mezzogiorno, il quale — proprio per i suoi scopi dichiarati — ha sede centrale a Napoli ed opera, o dovrebbe operare solo nel Mezzogiorno d'Italia, usi far stampare sue pubblicazioni ad aziende romane, come è accaduto in occasione della pubblicazione del volume « L'accordo nell'azione amministrativa », raccolta delle relazioni tenute al Convegno Formez su tale tema;

quali iniziative intenda assumere per ovviare a tale clamoroso comporta-

mento dell'ente che non utilizza tipografie esclusivamente meridionali, in contraddizione con gli scopi per i quali è sorto e dovrebbe operare. (4-10080)

PARLATO E MANNA. — *Ai Ministri dell'ambiente, dell'interno, dell'industria, commercio e artigianato e delle finanze.* — Per conoscere — premesso che

i pescatori di frodo stanno devastando senza pietà la fauna ittica a Nisida, rastrellando decine di quintali di pesce di ogni specie da rivendere a ristoranti e rivenditori senza scrupoli;

le rudimentali miscele utilizzate per le bombe hanno effetti micidiali su tutto l'*habitat* marino con il rischio reale della desertificazione di una zona famosa per la ricchezza dei suoi fondali. Inoltre i nuclei abitati e familiari che vivono lungo la costa sono costantemente danneggiati e messi in allarme dai *raid* notturni dei novelli « predatori del mare » e coloro che, in qualche modo, hanno tentato di contrastarli con varie denunce, sono stati minacciati o vittime di ritorsioni violente;

non esiste un presidio della Capitaneria di Porto di Bagnoli in zona e la Guardia di finanza per carenza di organico e mancanza di una sorveglianza continua, non riesce a controllare i movimenti « clandestini » —:

quali urgenti provvedimenti intendano assumere, per quanto di competenza, per porre fine a tale continuo attentato all'ecosistema marino della zona che danneggia la vita subacquea, l'ambiente urbano e l'economia di moltissime famiglie che vivono di pesca legittima e, a causa dei metodi di ritorsione e di minaccia utilizzati dai pescatori di frodo (diverse bombe hanno fatto saltare gli scafi di onesti pescatori del luogo ribellatisi ai « bombaroli ») mette a repentaglio la sicurezza, la vivibilità, l'ordine pubblico a Nisida. (4-10081)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

RAUTI. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere se sta seguendo quanto accade — e che sta suscitando vivacissime polemiche — nell'area archeologica di Veio, l'insediamento etrusco più prossimo alla capitale (a pochi chilometri dal Campidoglio) che sta rischiando un autentico disastro, come è stato affermato — e documentato — anche in un recente convegno, di cui ha riferito Guglielmo de' Giovanni (cfr. *Il Tempo* del 27 novembre '88). Nella zona, nel contesto della « legge Biasini », la Soprintendenza archeologica della Etruria meridionale aveva chiesto l'istituzione di un « parco », esteso per 350 ettari ad est della Cassia tra il 17° ed il 22° chilometro, a difesa del « sito etrusco e romano, che occupa l'altopiano triangolare lambito dal Cremera e dal Piordo e la zona delle necropoli lungo le vie d'accesso. Il borgo medievale di isola Farnese e la zona moderna urbanizzata sono a Est del parco » e per ricucire le tante testimonianze archeologiche oggi frammentate. Adesso si apprende, secondo quanto ha affermato Francesca Baitani Visentini che contro e dentro questo futuro « parco » è in atto « una vera e propria aggressione » perché mentre « nell'area centrale si localizza l'antico municipio romano, tutta la zona è soggetta a colture intensive da parte dell'Università agraria, ad alterare con scassi profondi la integrità dei resti »; senza contare — dice ancora la Visentini che « la pressione edilizia è molto forte nella zona delle necropoli, a settentrione. Un recente tentativo nell'area della necropoli di Monte Michele è stato fronteggiato a fatica con un vincolo annullato due volte dal Tribunale amministrativo e dal Consiglio di Stato. Di recente è stato apposto il terzo ».

Per conoscere, dunque, ciò premesso, se e come si intende intervenire contro quella che appare essere un autentico « scempio archeologico » compiuto, alle porte di Roma, contro un patrimonio culturale di prim'ordine; dal quale sono già venute — come ricorda il de' Giovanni — tante antichità: dall'Apollo, al museo di Valle Giulia, al Portico, di Palazzo Wedekind.

(4-10082)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se non ritenga opportuno accelerare nei limiti del possibile la definizione della pratica di pensione in convenzione internazionale con l'Argentina, riferimento n. 813-00116067-02, intestata alla signora Cervo De Gatto Santa Maria nata a Fuscaldo (CS) il 2 novembre 1894 residente a Buenos Aires, data l'avanzata età della interessata.

(4-10083)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere lo stato della pratica di pensione di reversibilità in convenzione internazionale della signora Cannella Rosa nata il 20 gennaio 1943, vedova di Sferrazza Giuseppe nato il 7 dicembre 1936 deceduto il 23 agosto 1986. La signora Cannella risiede in Belgio in Rue de l'Esperance n. 35 - 4000 Liegi, e la domanda di reversibilità fu inoltrata tramite il competente istituto assicuratore belga alla sede regionale dell'INPS di Palermo.

(4-10084)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere lo stato attuale della pratica di pensione in convenzione internazionale n. 325033-8200-85012966 intestata al signor Bivona Vincenzo nato a Gibellina (TP) il 21 aprile 1919, residente in Gran Bretagna.

(4-10085)

PARLATO E MANNA. — *Ai Ministri dell'interno, del lavoro e della previdenza sociale e per gli affari sociali.* — Per conoscere — premesso che

in base alle risultanze della Commissione di indagine sulla povertà, attivata durante il Governo Craxi, circa il 20 per cento della popolazione nazionale apparteneva all'area del « bisogno » (comprendendo le famiglie in condizione di « estrema povertà » con meno di un milione al mese e quelle in condizioni disagiate);

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

tale Commissione presieduta da un insigne professore, docente di sociologia all'Università di Trieste, il professor Scarpellon, ha visto scadere, con la fine del 1987, il suo mandato e già, in precedenza, non aveva potuto completare le sue ricerche ed attività per mancanza di fondi stanziati —:

quali iniziative intendano assumere per ripristinare e concludere un'attività di censimento, studio delle cause, dei possibili rimedi della povertà con la definizione di concrete misure di intervento per ovviare a tale vergognosa situazione, per una nazione che si proclama tra le più industrializzate, ricche e socialmente sviluppate del mondo ma — nella realtà dei fatti — soffre di grosse aree di sottosviluppo, nuove povertà, costi esistenziali enormi, come accade in tutti i paesi capitalisti e del « socialismo reale ». (4-10086)

**PARLATO E MANNA.** — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere — premesso che

è stato ipotizzato da tempo il « baratto » della Alfa Romeo Avio, stabilimento in Pomigliano d'Arco (Napoli) facente parte del gruppo Aeritalia, con le Officine Ferroviarie di Savigliano in Piemonte, di proprietà del gruppo FIAT;

tale manovra è economicamente incomprensibile, considerata la validità dell'« Aravio » (che ha visto aumentare gli ultimi anni il personale, le commesse ed il fatturato) che si vorrebbe ora regalare alla FIAT (così come è avvenuto per l'Alfa Romeo Auto) con la detta inconcepibile manovra di « scambio » inventata dalla Finmeccanica, nota peraltro per i paurosi deficit accumulati per scelte sbagliate di strategia e di presenze industriali, con l'Ansaldo;

sindacati, forze politiche, lavoratori hanno espresso alla unanimità il loro sdegnato dissenso al detto « baratto » —:

se intenda fornire concrete, chiare ed urgenti assicurazioni per smentire fermamente la volonà di dar seguito alla

inaccettabile iniziativa di smobilitazione di un polo strategico nel comparto aerospaziale pubblico che nessun beneficio archerebbe all'economia campana, al pubblico interesse ed ai lavoratori occupati nella Alfa Romeo Avio (Aravio). (4-10087)

**BATTAGLIA PIETRO.** — *Ai Ministri della difesa e per la funzione pubblica.* — Per conoscere:

i motivi di ordine giuridico o di altro tipo che hanno determinato:

l'esclusione degli Ufficiali (Ten. Col.) Commissari di Leva f.f. — Presidenti di Consiglio di Leva — Capi Ufficio Leva e Commissari di Leva f.f., in servizio presso gli organi di Leva, dai benefici economici previsti dall'articolo 1 del decreto-legge 10 maggio 1986 n. 154 convertito, con modificazioni nella legge n. 341 dell'11 luglio 1986 (*Gazzetta Ufficiale* n. 159 dell'11 luglio 1986) che ha previsto, con effetto 1 maggio 1986, l'aumento del 42 per cento del trattamento economico provvisorio a favore del personale di cui all'articolo 1 del decreto-legge 11 gennaio 1985 convertito nella legge n. 72 dell'8 marzo 1985 e successive modificazioni ed integrazioni;

l'esclusione dai concorsi per titoli a posti di commissario di leva della Difesa malgrado l'equiparazione giuridico-amministrativa della categoria degli Ufficiali R.E., al servizio permanente effettivo, (legge n. 824 del 20 dicembre 1973, n. 574 del 20 settembre 1980, n. 224 del 20 settembre 1983);

l'esclusione dalla corresponsione del compenso per lavoro straordinario previsto per il personale dirigente (Decreto 152412 dell'8 luglio 1986 del Ministero del Tesoro).

Per sapere se non ritengono — dal momento che gli ufficiali di cui sopra esercitano da anni funzioni dirigenziali in sostituzione di funzionari civili del ruolo della carriera direttiva del Ministero della difesa (questi ultimi tratti sempre, previo

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

concorso per titoli, dagli ufficiali in servizio, in ausiliaria nella riserva ecc.) — che si debba ravvisare — nelle dette esclusioni — violazione delle seguenti disposizioni: 1) — dell'articolo 2103 del Codice Civile; 2) — della sentenza della Cassazione n. 1222 del 5 settembre 1970; 3) — della legge n. 33 del 27 gennaio 1963 (*Gazzetta Ufficiale* n. 35 del 7 febbraio 1963); 4) — del decreto del Presidente della Repubblica 1479 del 18 gennaio 1965, articolo 2 e tabella 6; 5) — delle leggi nn. 824/73, 574/80 e 224/83.

Per sapere infine se: non ritengano di dover intervenire, con urgenza, nell'ambito di competenza, per rendere giustizia ad una categoria benemerita, estendendo cioè i benefici in questione ai circa cento Ufficiali Commissari di Leva f.f. che, con encomiabile competenza, assicurano il funzionamento tecnico di tutti gli organi di leva in Italia. (4-10088)

**MITOLO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere — premesso che in data 21 settembre 1987 l'interrogante ha già presentato al ministro dei lavori pubblici un'interrogazione a risposta scritta (4-01417), considerato che *a)* che fin dalla prima redazione del proprio piano urbanistico, la provincia autonoma di Trento (legge provinciale 10 febbraio 1967, n. 3) aveva segnato in cartografia 1:10.000 il tracciato previsto per la superstrada della Valsugana, con successiva verifica del 1968; *b)* che il progetto relativo alla tratta Rio Farinella-San Cristoforo, in comune di Pergine, venne redatto dal Compartimento viabilità dell'ANAS il 21 ottobre 1978 ed approvato con decreto 12 ottobre 1979; *c)* che, una volta decisa la costruzione, la picchettatura del tracciato ebbe inizio nel 1980, unitamente alla segnalazione, tramite comune, delle particelle e terreni sottoposti ad esproprio; *d)* che la redazione dello stato di consistenza e relativa ricognizione sul territorio, dove doveva correre il tracciato, si è concretata il 18 marzo 1981, per sapere come mai, nel corretto svolgimento delle operazioni sopra citate, si sia giunti fino

ad oggi, anno 1987, a non poter aprire il tronco di superstrada relativo a Pergine Valsugana, perché un edificio abitativo, collocato dove non doveva essere, impedisce la costruzione di quell'unica campata, mancante al suo completamento. Considerato, poi, che per quanto concerne l'edificio abitativo, causa del blocco dei lavori, non si possa non rilevare: *a)* che la preventiva autorizzazione a costruire venne negata dalla tutela del paesaggio. Ufficio distaccato della provincia di Trento, presso i comprensori, alla fine del 1973; *b)* che la giunta provinciale, in data 21 febbraio 1974, nell'accogliere il ricorso dell'interessato, pose come condizione lo spostamento dell'edificio ad una distanza di metri 60, dal luogo in origine previsto; *c)* che il progetto per cui si chiedeva licenza edilizia lo aveva redatto lo studio del sindaco di Pergine, allora in carica; *d)* che detta licenza venne rilasciata l'8 ottobre 1974; si chiedeva altresì di sapere: 1) se sia a conoscenza dei motivi per cui lo spostamento imposto all'edificio da costruire non abbia ottenuto il preventivo riscontro da parte della provincia sulla cartografia, in proprio possesso, per rilevarne la fattibilità; 2) se sia a conoscenza dei motivi per cui il comune interessato, all'atto del rilascio della licenza edilizia, non abbia compiuto analoga valutazione; 3) come mai, successivamente, nel redigere l'atto di consistenza, l'ANAS e la ditta costruttrice, non appena rilevata l'esistenza di un edificio non segnato in cartografia, da chi ne aveva l'obbligo, ma comunque situato in mezzo al tracciato della superstrada ancora da costruire, non abbiano adottate tutte quelle misure tecniche, in sede di realizzazione, che avrebbero consentito di evitare l'ostacolo imprevisto. Ad ulteriore chiarimento d'una vicenda, che minaccia sbocchi imprevisti e gravi, a causa della sua mancata definizione, sia nei confronti degli ex proprietari espropriati, sia nei confronti di una intera cittadinanza costretta nel caos quotidiano di un traffico impossibile e sempre più pericoloso, considerato: *a)* che il proprietario della casa, di fronte ad operazioni di esproprio del tutto inade-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

guate e per di più condotte per fatti, di cui era la vittima e non il responsabile, il 3 aprile 1981 propone ricorso al Consiglio di Stato; *b)* che il 12 gennaio 1982, in applicazione della propria sentenza d.d. 15 dicembre 1981, il Consiglio di Stato decreta la sospensiva di ogni azione, nei confronti del ricorrente, in attesa di sentenza definitiva; *c)* che la magistratura ordinaria ha aperto, fin dallo scorso anno, una procedura, presso il tribunale di Trento, per appurare se sussistano, in tutta la vicenda, eventuali responsabilità penali; *d)* che la ditta appaltatrice non può iniziare i lavori senza il benestare dell'ANAS, da rilasciarsi dopo la ricognizione sul terreno, per concretare lo stato di consistenza; *e)* che tali lavori sono subordinati al benestare della provincia, dopo che ne abbia constatata la corrispondenza, con quanto previsto dal proprio piano urbanistico; *f)* che, comunque, la sentenza del Consiglio di Stato, favorevole al ricorrente, esclude, quantomeno, che si possa sostenere la tesi che il progetto esecutivo ricalcasse il vecchio tracciato, chiedeva di sapere se il ministro

dei lavori pubblici non intendesse sollecitare la conclusione della vicenda, imparando all'ANAS disposizioni, per una rapida conclusione dei lavori dopo aver concretato, secondo giustizia, l'ammonterare dell'esproprio, rendendo in tal modo giustizia anche al comune di Pergine Val-sugana ed ai suoi abitanti, da troppo tempo privati di un'arteria essenziale per rendere finalmente vivibile il centro cittadino. Questo in considerazione, anche, del fatto che di fronte alla mancata pronuncia di due magistrature, quella penale e quella amministrativa, non si possono conculcare, di continuo ed oltre il lecito, i legittimi interessi di una comunità, da troppo tempo costretta a sopportare le conseguenze di fatti e vicende, che hanno a protagonisti organi dello Stato e degli enti autonomi. Considerato che tale interrogazione non ha mai ricevuto risposta —:

dato che la situazione sulla quale è stato chiesto l'intervento del ministro è rimasta stazionaria, quale intervento intenda ora spiegare per risolvere il grave problema denunciato. (4-10089)

\* \* \*

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA ORALE**

**MACERATINI E STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE.** — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno.* — Per sapere — premesso che

la morte da *over dose* del « pentito » Aldo Tisei ha suscitato notevole impressione;

infatti il Tisei, pur condannato a ben sette anni di reclusione per il delitto di calunnia e per quanto più volte clamorosamente smentito in ordine alle accuse dallo stesso lanciate contro numerosissime persone, è stato ed è alla base, con le sue dichiarazioni, di processi che sono costati centinaia di anni di prigionia a presumibili innocenti e tuttora mantengono varie persone sotto accusa ed in stato di detenzione;

la condizione di tossicodipendente del Tisei non era nota e getta l'ennesima, gravissima ombra sulla genuinità delle sue innumeri dichiarazioni accusatorie —:

a quando risale lo stato di tossicodipendenza del Tisei e se questi era in stato di tossicodipendenza già durante il periodo di detenzione;

se e come mai durante gli innumerevoli ed interminabili interrogatori del Tisei, spontanei o provocati, nessuno si sia mai accorto delle condizioni di dipendenza tossica del Tisei e se, nelle circostanze indicate, si siano mai verificate crisi di astinenza e come, se del caso, si siano fronteggiate tali crisi, con quali mezzi ed in base a quali autorizzazioni, mediche o di altra natura;

come mai, atteso che il Tisei ha dimorato a lungo in caserma o in altri ambienti messi a disposizione dalle autorità — luoghi dove il Tisei eleggeva domicilio ai fini delle sue vicende giudiziarie — nessuno abbia mai rilevato lo stato di

salute del predetto ed i pericoli cui andava incontro a causa della regolare assunzione di sostanze tossiche e se sia stato accertato come abbia potuto affrontare il Tisei le rilevanti spese connesse all'acquisto della droga;

se risponde, infine, a verità che il Tisei, al momento del decesso, era in possesso di una tessera di identificazione della polizia, e, se del caso, chi avesse rilasciato e per quali ragioni tale documento al Tisei. (3-01285)

**TESTA ANTONIO.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso:

che venerdì 25 novembre 1988 l'aereo Alitalia « Città di Genova » in partenza da Roma per Venezia delle ore 16,20, dopo che era stato fatto imbarcare, è stato tenuto in pista per 2 ore fino alle 18,30;

che sull'aereo vi erano oltre 150 passeggeri di tutte le età, anche tenerissima, che sono stati isolati dal resto del mondo, praticamente « sequestrati », subendo comunque un'illegittima violenza in quanto non potevano né scendere, né telefonare, né avere qualsiasi contatto con il mondo esterno;

che nonostante l'opera premurosa del personale di bordo ed in particolare del comandante Proietti non si può non accertare e valutare attentamente la causa di simili gravi avvenimenti, che si ha ragione di ritenere accaduti a molti passeggeri in molti aerei;

che qui non è in discussione il diritto di sciopero, che va riconosciuto e salvaguardato, eventualmente disciplinato per legge, comunque mai disconosciuto, ma è in discussione un modo improprio e violento di un preteso diritto di « sciopero bianco »;

che infatti l'isolamento dell'aereo e la lunga sosta (2 ore) in pista pare dovuto allo « sciopero bianco » alias all'opera ostruzionistica di alcuni controllori o/e assistenti di volo;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

che non è ammissibile che eventuali forme anche improprie di sciopero non siano comunicate tempestivamente al cittadino-utente onde evitare queste situazioni di grave disagio anzi di violenza;

che peraltro non può ammettersi esista in una così delicata attività professionale quale l'assistenza al volo un modo « normale, qualificato e puntuale » in cui viene svolta ed altresì un modo « non normale, non puntuale quindi squalificato » in cui per ragioni c.d. di « sciopero bianco » può a discrezione essere compiuta —:

a) se è a conoscenza dei fatti su denunciati ed in particolare se abbia disposto un'indagine per sapere quanti aerei e quanti passeggeri siano rimasti bloccati, isolati dal mondo, sulle piste degli aeroporti italiani venerdì 25 novembre 1988;

b) quali siano le cause accertate di queste azioni violente nei confronti dei cittadini-utenti;

c) se ritenga legittimi simili comportamenti sia sotto il profilo civile-amministrativo che sotto il profilo penale;

d) quali provvedimenti intenda prendere anche denunciando il fatto alla magistratura. (3-01286)

MELLINI, AGLIETTA, CALDERISI, VESCE E TEODORI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia, dell'interno e della sanità.* — Per conoscere i ragguagli e le eventuali valutazioni che siano in condizione di fornire sulla morte del noto « pentito » Aldo Tisei avvenuta, a quanto riferito dalla stampa, per abuso di sostanze stupefacenti.

In particolare si chiede di conoscere da quanto tempo il Tisei si trovava in stato di libertà ed a seguito di quale provvedimento, nonché se durante lo stato di detenzione era stato rilevato il suo stato di tossicodipendenza e se la detenzione in caserma dei carabinieri o di P.S. abbia consentito un adeguato con-

trollo delle sue condizioni relative allo stato di tossicodipendenza e se abbia dato manifestazioni della sindrome di astinenza durante i lunghissimi « colloqui » con magistrati e ufficiali di polizia giudiziaria avuti nella sua qualità di pentito. (3-01287)

MELLINI, VESCE, MODUGNO, CALDERISI E RUTELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.* — Per sapere se siano informati della sconcertante vicenda relativa all'assegnazione di alloggi dell'IACP nel Comune di Ischia di Castro (Viterbo) alle famiglie abitanti in un quartiere fatiscente costituito da vecchie abitazioni anti-igieniche.

Si chiede di conoscere se siano informati che la graduatoria per l'assegnazione, effettuata con criteri uniformi per tutti i concorrenti, è stata impugnata da taluni dei concorrenti stessi che lamentavano la mancata attribuzione di un punteggio per il difetto di idonei servizi igienici, mancata attribuzione che riguardava tutti i concorrenti, abitanti in alloggi con identiche caratteristiche. L'accoglimento del ricorso da parte del TAR del Lazio ha sovvertito la graduatoria con danno dei vincitori assegnatari di alloggi che, appunto perché vincitori, non avevano impugnato né la graduatoria né i criteri di formazione ed oggi si trovano sfrattati dall'alloggio ottenuto e privi di quello precedentemente occupato, e ciò in conseguenza di una condizione dei ricorrenti che era comune anche ad essi e che essi non avevano avuto interesse a far valere contro la graduatoria.

Si chiede di conoscere quali provvedimenti potranno essere adottati per ovviare alla tragica situazione della famiglia del sig. Giuseppe Peppetti, assegnatario di un alloggio la cui assegnazione è stata annullata a causa della sentenza del TAR e che, mentre anche gli sfrattati per gravi inadempienze godono di rinvii, proroghe e dilazioni, sta per essere estro-

---

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

---

messo su due piedi dalla casa in cui abita per essere gettato sulla strada con tutti i suoi familiari. (3-01288)

**BATTAGLIA PIETRO.** — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere, facendo seguito alla interrogazione presentata con i colleghi Antonucci, Alessi, Cafarelli e Bertoli, se non intende accelerare i tempi per un rapporto puntuale in Parlamento sullo stato di tutti gli enti a partecipazione statale, sulle loro strategie, sul loro impegno concreto a favore delle zone più depresse nell'ambito del Mezzogiorno d'Italia. Altresì in relazione a

quanto, in queste ultime settimane, è stato oggetto di fitte cronache giornalistiche soprattutto in relazione all'intendimento di commissariare l'EFIM. Sembra per qualche decisione incauta assunta nel recente passato.

L'interrogante fa presente al Ministro che solo l'EFIM ha assunto l'iniziativa di interessare la Magistratura nel momento in cui ha ravvisato presunti disguidi, senza farsi sollecitare da qualsiasi organo di vigilanza.

L'interrogante è d'avviso che il metodo del rigore sia quello da perseguire, ma in tutte le direzioni e in qualsiasi evenienza. (3-01289)

\* \* \*

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 29 NOVEMBRE 1988

## INTERPELLANZA

La sottoscritta chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere - premesso

che con l'interrogazione n. 4-07068 del 15 giugno 1988 al ministro dell'ambiente, rimasta finora senza risposta, la sottoscritta chiedeva, insieme ad interventi per bloccare l'esportazione di rifiuti tossici e nocivi, di sapere se rispondeva al vero che persone implicate nella vicenda della « spedizione » in Francia dei 41 fusti di diossina di Seveso facevano parte del Consiglio di amministrazione dell'Ente FS e dell'ENEA-DISP e, in caso affermativo, chiedeva di conoscere i nomi di queste persone;

che la MANNESMANN-Italia ha curato lo smaltimento dei materiali, contaminati da diossina in seguito all'incidente di Seveso, smaltimento che non ha seguito i canali dovuti visto che dopo lunghe ricerche in tutta Europa i fusti contenenti la diossina sono stati ritrovati abbandonati nel nord della Francia;

che l'ingegner Baffigi, consigliere di amministrazione dell'ente FS ed ex dirigente della MANNESMANN-Italia al tempo della vicenda dei fusti di Seveso risulta attualmente coinvolto nel cosiddetto « scandalo delle lenzuola d'oro »;

che al momento della sua nomina nel consiglio di amministrazione dell'ente FS la vicenda dei 41 fusti era cosa nota e di pubblico dominio;

che oggetti e manufatti « d'oro », pagati con denaro pubblico e peggioramento della qualità dei servizi, compaiono nelle cronache ad un ritmo impressionante -:

se non ritenga che promozioni e nomine di persone protagoniste di vicende quantomeno poco chiare siano, alla luce di quanto sopra e senza nulla voler anticipare delle conclusioni a cui autonomamente perverrà la Magistratura, la conseguenza di un sistema di intollerabile lottizzazione del potere che porta ad anteporre ad onestà e capacità professionali e manageriali la spartizione in base a criteri di appartenenza;

se si intende, con le prossime nomine, e non solo nell'Ente FS, dare un segnale chiaro di smantellamento del sistema della lottizzazione in modo da bloccare la scandalosa catena nomine lottizzate-appalti-tangenti;

se risultano agli atti interventi dell'ingegner Baffigi, e in caso affermativo quali, in relazione al problema dello smaltimento dell'amianto delle carrozze ferroviarie, anche alla luce delle sue precedenti esperienze in materia di smaltimento di sostanze tossiche e nocive.

(2-00436)

« Cima ».