

La seduta comincia alle 9,05.

ADRIA BARTOLICH, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Brugger, Caveri, Detomas, Nardini e Rivera sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Sono altresì considerati in missione, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge costituzionale 24 gennaio 1997, n. 1, i deputati membri della Commissione bicamerale per le riforme costituzionali.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono sessantacinque, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'allegato A ai resoconti della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A ai resoconti della seduta odierna.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni (ore 9,07).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

(Assegnazione di fondi statali alla Calabria)

PRESIDENTE. Cominciamo dall'interpellanza Valensise n. 2-00521 e dall'inter-

rogazione Alois n. 3-01142 (vedi l'allegato A - Interpellanze e interrogazioni sezione 1).

Questa interpellanza e questa interrogazione, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Valensise ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00521.

RAFFAELE VALENSISE. Rinuncio ad illustrarla, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica ha facoltà di rispondere.

ISAIA SALES, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Gli onorevoli interroganti ed interpellanti chiedono taluni chiarimenti in merito alla delibera del 23 aprile scorso, registrata dalla Corte dei conti e pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 203 del 1° settembre 1997, con la quale il CIPE ha approvato opere infrastrutturali nelle aree depresse, ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 341 del 1995.

Si premette al riguardo che le opere così finanziate dal CIPE sono quelle proposte dalle competenti amministrazioni di settore che hanno anche svolto, con l'ausilio del nucleo di valutazione del nostro Ministero, l'istruttoria per la verifica dei requisiti richiesti dalla norma citata.

Gli interventi finanziati dal CIPE e le relative risorse che riguardano la regione Calabria sono i seguenti. Su proposta del Ministero dell'ambiente: interventi in materia di disinquinamento delle acque e gestione dei rifiuti per 50 miliardi; su proposta del Ministero dei lavori pubblici: strada statale 106 (ponte sul fiume Arci-

nale e prosecuzione variante Soverato) per 25 miliardi e 600 milioni, strada statale 106 (collegamento variante Roccella Ionica con la strada Tirreno-Ionio) per 160 miliardi, consolidamento dei centri storici di Gerace, Tropea, Catanzaro e Pizzo per 17 miliardi e 506 milioni, sistemazione idrogeologica di bacini idrografici nelle province di Reggio Calabria e Catanzaro per 11 miliardi e 85 milioni; su proposta del Ministero dei trasporti: completamento del raddoppio della linea Reggio Calabria-Melito per 82 miliardi e 500 milioni, velocizzazione della linea Sibari-Cosenza per 50 miliardi e interventi vari sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria per 510 miliardi e 600 milioni.

Il totale delle risorse stanziato per la regione Calabria è pari a 908 miliardi e 56 milioni.

Come si evince, l'ammontare degli interventi concernenti il territorio della regione è rilevante rispetto al totale delle risorse allocate dal CIPE con la delibera che stanziava complessivamente 3 mila 940 miliardi, anche se una quota cospicua dei finanziamenti riservati alla Calabria è finalizzata ad opere di riqualificazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e della strada statale ionica, che comunque, pur attenendo ad assi viari di interesse nazionale, come sottolineano gli interpellanti, prioritariamente favoriscono lo sviluppo socio-economico della regione stessa, riducendone la marginalizzazione ed agevolandone gli scambi commerciali.

È da aggiungere che, anche in considerazione dei livelli di disoccupazione che in Calabria raggiungono punte particolarmente elevate, la regione è stata privilegiata anche nel riparto dei fondi riservati a progetti infrastrutturali e programmi di sviluppo e mantenimento della base produttiva relativi al punto 4 della delibera del CIPE del 19 luglio 1996, a valere sulle risorse recate dal decreto-legge n. 344 del 1996, reiterato con il decreto-legge n. 548 del 1996 e convertito nella legge n. 641 del 1996; riparto che è stato effettuato con delibera del 18 dicembre 1996 e che è avvenuto, per il 25 per cento, sulla base dei progetti motivatamente proposti da

regioni e province autonome, ai sensi del richiamato punto 4 della delibera del 12 luglio 1996 e, per il restante 75 per cento, sulla base del peso della popolazione delle zone interessate e dell'incidenza del fenomeno della disoccupazione.

L'azione di detti criteri ha consentito di destinare alla Calabria, su un ammontare di circa 1.500 miliardi riservati alle regioni, l'importo di 109 miliardi. La delibera CIPE ha rimesso alle regioni interessate di selezionare i progetti da finanziare nell'ambito delle risorse loro assegnate, delle priorità a suo tempo rappresentate e della rispondenza ai criteri individuati nella citata delibera. La regione, proprio nell'ottica di sviluppare le potenzialità di Gioia Tauro auspicata dagli interpellanti, ha inserito, tra i progetti selezionati e comunicati al Ministero del bilancio con nota del 10 corrente mese, anche la realizzazione dell'interporto di Gioia Tauro - 1° lotto funzionale, per un costo di 20 miliardi.

Agli importi sin qui considerati sono da aggiungere quelli relativi ad interventi che le amministrazioni centrali realizzano sul territorio della regione a valere sulle quote ad esse riservate dalle già citate leggi. A titolo esemplificativo si fa presente che il Ministero dei trasporti, che ha già proceduto alla selezione dei progetti di propria competenza, su un importo complessivo di 350 miliardi ha programmato interventi interessanti la regione per 114 miliardi, suscettibili di attivare investimenti per un totale di 278 miliardi.

In particolare, investimenti da realizzare dalle Ferrovie dello Stato sono regolati dal contratto di programma 1994-2000, sottoscritto il 25 marzo di quest'anno tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e le Ferrovie dello Stato. Il relativo programma prevede per la regione Calabria i seguenti interventi già avviati. Linea Battipaglia-Reggio Calabria: completamento del controllo centralizzato del traffico e blocco automatico banalizzato; costruzione di opere di difesa del mare. Linea ionica: completamento del

controllo centralizzato del traffico. Nodo di Reggio Calabria: completamento di una fase funzionale del raddoppio tra Reggio Calabria e Melito; sistemazione del lungomare di Reggio Calabria. Reti di bacino: eliminazione del tratto acclive mediante una variante di tracciato tra San Marco Roggiano e Mongrassano nonché completamento dell'elettrificazione e controllo centralizzato del traffico sulla linea Sibari-Cosenza. Mantenimento in efficienza della rete ferroviaria regionale.

Per la realizzazione degli interventi sopra descritti sono previsti investimenti, a far data dal 1° gennaio 1993, per oltre 590 miliardi. Ulteriori investimenti nella regione Calabria sono stati programmati a carico delle risorse recate dalla legge n. 550 del 1995 (la legge finanziaria 1996) previsti per le regioni meridionali. Infatti, il 10 settembre 1996, come previsto dalla stessa legge, è stato sottoscritto tra il Ministero dei trasporti e della navigazione, le regioni interessate e le Ferrovie dello Stato un accordo che, tra l'altro, stabilisce il programma delle opere da realizzare con detti fondi destinati al sud.

Tale programma per la regione Calabria prevede: nuova linea veloce Salerno-Reggio Calabria con allacci per Catanzaro e Cosenza, studio di fattibilità e progettazione prima fase; Reggio Calabria-Melito, elettrificazione ed ulteriore fase di raddoppio; completamento variante San Marco Roggiano-Mongrassano; acquisto materiale rotabile per il servizio metropolitano e regionale. L'elenco completo degli interventi da realizzare a carico delle risorse recate dalla legge n. 550 del 1995, che peraltro dovrà tenere conto delle disposizioni previste dalla legge finanziaria 1997, sarà trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari e approvato dal CIPE prima di costituire apposito *addendum* al vigente contratto di programma 1994-2000.

In merito ai ritardi nell'adeguamento delle infrastrutture e dei servizi alle esigenze di funzionalità e sicurezza degli aeroporti, è da tenere presente che l'attuale situazione è pesantemente condizionata dalla mancata completa attuazione

delle disposizioni della legge n. 537 del 1993. La predetta legge, in materia di privatizzazioni aeroportuali, ha trovato infatti attuazione per la parte riguardante la riduzione dei capitoli di spesa della direzione generale dell'aviazione civile, mentre non è ancora attuata per la parte relativa alla costituzione delle società di capitale, che avrebbero dovuto assumere, con la gestione totale degli aeroporti, anche il compito di realizzare le necessarie infrastrutture. È venuta così a profilarsi una fase di vuoto nelle possibilità di intervento, specie in materia di realizzazione di infrastrutture e loro manutenzione, che va sempre più acuendosi con l'approssimarsi dell'estinzione dei fondi residui alle direzioni generali dell'aviazione civile.

Per quanto riguarda il completamento della Salerno-Reggio Calabria nei giorni scorsi si è svolta una riunione tra Ministero dei lavori pubblici e Ministero del tesoro e del bilancio in merito alla quota necessaria al completamento, dopo i finanziamenti per più di 1.300 miliardi già assegnati; la quota necessaria è di 4.500 miliardi e si intende formulare un piano finanziario in tre anni con il concorso del Ministero del tesoro e del bilancio (che gestisce i fondi comunitari), del Ministero dei lavori pubblici e delle tre regioni interessate, la Campania, la Basilicata e la Calabria al fine di predisporre un programma relativo ai 4.500 miliardi necessari per il completamento della Salerno-Reggio Calabria.

Per quanto riguarda il pedaggio, infine, si informa che l'ANAS ha escluso per ora la possibilità di istituire un pedaggio sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria per la impraticabilità dello stesso. Si tratta comunque di un problema aperto e dovendo trovare 4.500 miliardi ritengo che per ora su questo punto si possa sospendere la discussione.

PRESIDENTE. L'onorevole Valensise ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00521.

RAFFAELE VALENSISE. Onorevole Presidente, onorevole rappresentante del

Governo, dopo quanto abbiamo ascoltato fino ad un momento, dichiariamo la nostra preoccupazione — non insoddisfazione — dovuta non tanto ai molteplici addendi, alle cifre che sono state esibite dalla cortesia diligente del sottosegretario, quanto alla mancanza, a nostro giudizio, di una visione totale, sinergica che risponda alle preoccupazioni che abbiamo manifestato con la nostra interpellanza. A prescindere dalle prospettive a tre anni (sulle quali ritornerò fra breve) che riguardano il completamento ed il potenziamento della A3 con la « minaccia » (tra virgolette ma con molte sottolineature) del pedaggio, nella nostra interpellanza lamentavamo che la delibera del CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) riproduce — ci sia consentito dirlo — vecchi vizi nella gestione di questo importante organismo che a suo tempo anche noi (allora come oggi all'opposizione) avevamo salutato con grande interesse. Ci sembrava infatti che un Comitato interministeriale per la programmazione economica dovesse essere un organismo a visione generale, strategica, a visione quadro, con riferimento a problemi ciascuno dei quali ha le proprie caratteristiche, individualità, esigenze e particolarità.

Nell'interpellanza, assieme ai colleghi Aloi, Napoli e Fino, abbiamo manifestato doglianza per il fatto che ci sembra (come appare confermato anche dall'insoddisfante ma onesta risposta dell'onorevole sottosegretario) che la materia relativa all'area dello stretto di Messina, alla Calabria, al porto di Gioia Tauro, alla viabilità ordinaria, per il potenziamento dell'area dello stretto, nei comparti della velocizzazione del sistema dei trasporti dovesse rispondere ad una strategia che fosse al passo con quanto sta accadendo. Il Governo, per una sorta di fatalismo che ha forse alle spalle e dal quale non riesce ad uscire, si è limitato ad una visione settoriale e dettagliata dei piccoli passi e delle piccole somme senza una visione ed un inquadramento strategici. Mi spiego con alcuni esempi.

A Gioia Tauro sta succedendo qualcosa che non ha precedenti. Sta succedendo cioè lo spostamento al centro del Mediterraneo e sulla struttura portuale di Gioia Tauro — per caso, perché non era previsto quando si dedicava quella struttura al quinto centro siderurgico, che certamente non avrebbe potuto realizzarsi, come poi è avvenuto, per la crisi mondiale dell'acciaio, per il cambiamento dei consumi in materia di prodotti per l'industria — dei trasporti attraverso *container*. La realizzazione del porto di Gioia Tauro, che per caso era inutilizzato, ha coinciso con una rivoluzione dei trasporti attraverso *container*, ed è stato interessato da un traffico di centinaia di migliaia di tonnellate nel giro di pochi mesi; un traffico che è in continuo aumento.

Pertanto, se il Governo avesse voluto affrontare con la dovuta ampiezza di vedute questi problemi, avrebbe dovuto non tanto sbriciolare gli interventi, con parziali dotazioni di carattere finanziario, ma avviare una strategia che rispondesse alle attese del porto.

Perché il porto di Gioia Tauro ha avuto questa situazione fortunata di ricchezza di trasporti che ad esso fanno capo? Per la convenienza dei trasporti e per un motivo geografico che abbiamo tutti imparato alle scuole elementari, cioè l'equidistanza del porto di Gioia Tauro da Suez, da una parte, e da Gibilterra, dall'altra. Nelle nuove modalità di trasporto con navi porta-*containers* questa posizione strategica ha fatto esplodere i traffici di Gioia Tauro, perché questo porto è l'ultimo terminale continentale equidistante dalle provenienze dei grandi porta-*container* da Suez e da Gibilterra. Queste navi non viaggiano per diporto, ma in base a rigorosissimi criteri economici, in quanto l'economicità dei trasporti transoceanici incide sul costo dei prodotti trasportati. Non è turismo quello che si fa a Gioia Tauro — pur essendo il turismo una branca rispettabile e importante di creazione di ricchezza — ma è qualche cosa di diverso e di maggiormente importante.

Allora, alle spalle del porto di Gioia Tauro bisognava creare quello che Malta,

per esempio, non poteva avere. La polemica con Malta come sede di porta-container è stata cancellata dalla sua distanza dalla terraferma, perché Malta è un'isola, mentre Gioia Tauro è il primo approdo del continente conveniente per l'attracco dei grandi porta-container. Queste navi da centinaia di migliaia di tonnellate hanno appunto convenienza ad arrivare fino a Gioia Tauro dagli oceani, passando per Suez o per Gibilterra, ma non hanno convenienza a navigare nei mari interni o a raggiungere i porti dell'Europa del nord, facendo il lungo giro dell'Atlantico e costeggiando l'Europa.

Questo è quel che è successo, ma era scritto nei libri, è stato spiegato nei congressi, da tutte le parti; tutti coloro che si sono occupati di politica dei trasporti hanno spiegato queste cose.

Il modesto sottoscritto, quando andò al Governo l'attuale maggioranza, ebbe l'onore di parlare sulla fiducia e richiamò l'attenzione del Governo, avendo una risposta da parte del Presidente del Consiglio che sembrava potesse aprire qualche speranza. Il sottoscritto faceva presente al Presidente del Consiglio che un nuovo Governo che si annunciava caratterizzato dalla volontà di creare sviluppo avrebbe dovuto cimentarsi immediatamente con questa realtà di Gioia Tauro. Da quando il Governo si è insediato è passato più di un anno, ma non abbiamo visto alcuna volontà di dotare la modalità di Gioia Tauro con le altre modalità di trasporto a terra. Così come è stata celere l'iniziativa privata ad utilizzare Gioia Tauro ed a costituire quel porto in terminale per i porta-container, altrettanto sollecito avrebbe dovuto essere il Governo nel dare uno sfogo a terra, attraverso il potenziamento della rete autostradale e di quella ferroviaria.

Registriamo in quell'area un degrado: si aboliscono i treni e l'azienda ferroviaria è nelle condizioni che tutti conosciamo. Ma dal punto di vista politico, della politica dei trasporti e dello sviluppo attraverso i trasporti, che è caratteristica della collocazione geografica dell'Italia,

con ricadute geo-economiche di grandissimo rilievo, il Governo è stato fermo e deludente.

Onorevole Presidente, qui non si tratta di esprimere soddisfazione o insoddisfazione. La cortesia dell'onorevole sottosegretario è fuori discussione. Qui si tratta di porre con forza la questione politica dell'ampiezza delle visioni del Governo. Non dico che siano nozze con i fichi secchi. Le cifre, in quanto tali, non possono essere discusse: siamo perfettamente d'accordo, ne prendiamo atto. Ma a noi sembra — ed i fatti lo confermano — che è mancata una visione unitaria e strategica, nonostante la visita effettuata dallo stesso Presidente del Consiglio a Gioia Tauro. Egli è venuto, ha visto; questi spettacoli nuovi ed insoliti sono entrati nella sua memoria. Sono circostanze insolite nella storia: bisogna tornare indietro nel tempo, quando la funzione di ponte sul Mediterraneo era assicurata dall'antica Roma; le stesse guerre con Cartagine (la battaglia di Milazzo e quant'altro) sono state combattute per questi motivi. Nella storia non si improvvisa niente: il collega Aloi, docente di storia, conosce questi fenomeni meglio di me e ne potrà parlare.

In sostanza noi avevamo il diritto di attendere qualcosa che non è avvenuto: una sinergia, un'applicazione di tutte le iniziative necessarie, specialmente per far corrispondere alla modalità dei porta-container transoceanici (di centinaia di migliaia di tonnellate) ed al porto di Gioia Tauro modalità stradali e ferroviarie che rispondessero alle attese ed alla funzione esercitata dal porto. Si tratta di una utilizzazione del porto avvenuta nel disinteresse dei pubblici poteri e per iniziativa dei privati, che hanno osservato e studiato le correnti del traffico, cioè quelle misteriose canalizzazioni dei traffici (corrispondenti alle leggi dell'economia, del rapido trasporto, dei consumi) che sono state utilizzate dai privati in maniera coerente in modo da determinare l'avvio a questa realtà.

La piana di Gioia Tauro è « illuminata » dalla funzione dei porta-container. Ma per quanto concerne il resto? La diga del

Metromo, per esempio, è ancora in attesa di completamento: un serbatoio (milioni di metri cubi di acqua) che avrebbe dovuto essere alle spalle del centro siderurgico e della grande struttura portuale di Gioia Tauro di valore mondiale per il traffico intermodale. Chissà per quali motivi la diga non è ancora stata terminata.

È mancata — e manca, a mio giudizio — una visione strategica del Governo, una visione dell'utilizzo immediato e sinergico dei mezzi disponibili in una zona che ha una sua organicità (Sicilia, area dello stretto, Calabria).

In questo quadro siamo preoccupati per il lungo cammino, che sembra stia avviandosi a concretezza, dell'attraversamento permanente dello stretto di Messina. Un organo dello Stato, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha già preso in esame la prospettiva e sta lavorando sotto la guida del suo competentissimo ed appassionato presidente, l'ingegner Misiti; il Consiglio sta studiando i nuovi grandi progetti presentati con una celerità effettivamente commendevole, che noi sottolineiamo.

Si tratta di avviare non un sogno, ma una grande realtà, perché la Sicilia è una piattaforma preliminare che deve essere collegata al continente in maniera permanente per minimizzare i costi e per esaltare le intermodalità. Intermodalità queste che non riguardano la piana di Gioia Tauro o la Calabria, ma — attraverso di esse — tutto il respiro economico di un continente che si chiama Europa, il quale deve vivere nel Mediterraneo ed attraverso il Mediterraneo con questo « braccio » che si chiama Italia, il cui terminale è formato dal sistema Sicilia-Calabria-area dello stretto. Ecco la visione su cui occorre porre attenzione.

Chiedo scusa ma queste sono cose che i miei interlocutori e il Governo certamente conoscono, anche se non ne traggono le dovute conseguenze.

Ancora una volta il CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica), come ha potuto constatare chi vi parla, nel corso delle legislature che stanno alle sue spalle, ha confermato il

carattere quasi paraburocratico, di stanza di compensazione, che caratterizza le sue determinazioni.

Una volta, quando c'era il consiglio di prefettura, ci si chiedeva cosa esso fosse. Si rispondeva che il consiglio di prefettura era... quel foglio che passa da un ufficio ad un altro per raccogliere le firme dei vari componenti! Non vorremmo che per il CIPE fosse confermata la stessa definizione e che non vi fosse una visione organica e dialetticamente prodotta dal confronto tra le varie esigenze, istanze e branche dello Stato.

Il sottosegretario ha accennato alla strada statale n. 106. Ma per le sue condizioni attuali questa strada, che va da Reggio Calabria a Taranto, è un dramma. La politica dei panicelli caldi è una politica di strozzamento assoluto della possibilità di vita e di sviluppo delle contrade della zona ionica della Calabria e della zona ionica della Puglia.

La grande longitudinale adriatica ha un percorso la cui caratteristica orografica è favorevolissima. Ciò è tanto vero, signor sottosegretario, che la prima ferrovia italiana non fu costruita sul Tirreno, ma sullo Ionio. Da allora, per ragioni misteriose, soltanto durante un certo periodo (il ventennio fascista) ci si accorse della strada ionica. Ricordo che durante quel periodo si inauguravano contemporaneamente dodici-tredici ed anche quattordici ponti per fare una strada statale che, date le condizioni del mercato e del traffico automobilistico di allora, era una cosa miracolosa.

Poi c'è stata la politica dei pannicelli caldi (un pezzo di strada qui e un pezzo di strada là). Signor sottosegretario, lo sa che per andare da Reggio Calabria a Locri i turisti e gli operatori economici preferiscono fare un pezzo di autostrada, arrivare fino a Rosarno, attraversare l'Appennino lungo una modesta strada dorsale, per la cui realizzazione sono stati impiegati 22 anni (una vergogna per coloro che hanno governato in quel tempo, anche se purtroppo si tratta di cose che sono state accettate da coloro che governano ancora adesso) e giungere così sulla

costa ionica? Signor sottosegretario, questo comporta un allungamento di 30 chilometri del percorso che si deve compiere. E tutto questo perché la strada statale n. 106 (da Reggio Calabria verso Locri) è pressoché impercorribile perché attraversa centri abitati, perché non è mai stata fatta una politica di piani regolatori coordinati e perché il CIPE non si è mai accorto che i traffici che vanno nel senso longitudinale sono quelli propri dell'economia di qualsiasi paese. Nell'economia di quasi tutti i paesi, infatti, anche a causa delle differenze climatiche, i traffici vanno nel senso dei meridiani. È una cosa normale che in maniera privilegiata, per la diversità delle produzioni, si vada lungo i meridiani cioè verso l'equatore ed oltre l'equatore.

Per chi conosce la zona, gli interventi di cui si parla sono dei pannicelli caldi. Certo, ne prendiamo atto e ci auguriamo che vengano realizzati al più presto e che i lavori siano iniziati entro pochi giorni. Ci auguriamo che si cerchi di sciogliere questo nodo gordiano che soffoca il Mezzogiorno; un nodo che non soffoca soltanto il Mezzogiorno ma anche la sua funzione di ponte verso l'Europa, verso il mondo, di ponte verso il Mediterraneo, nel cui bacino stanno di nuovo confluendo anche in termini demografici masse di centinaia di milioni di uomini, che per adesso sono soltanto consumatori, ma che tra qualche tempo dovrebbero diventare — e dovremmo accorgercene — anche produttori con i nostri mezzi, le nostre iniziative, i nostri interventi incentivanti. In tal modo sarà possibile esaltare le nostre capacità creative e produttive. Questa è la politica del Mediterraneo. Senza divagare, vorrei solo far presente che l'unico modo per evitare il fenomeno della immigrazione nel nostro paese è quello di insegnare ai popoli che si affacciano sul Mediterraneo a produrre e a commerciare, perché, quando non riescono a produrre, le popolazioni si spostano verso altri paesi, attratti dai miraggi e dai falsi miti divulgati dalle reti televisive.

Signor sottosegretario, la mia quindi è una insoddisfazione ragionata e che mi

induce a chiedere una revisione degli stanziamenti destinati alla Calabria. Infatti, secondo i nostri calcoli, che forse possono essere sottoposti a revisione, ma che non hanno ricevuto smentita nella sua pur attenta risposta, gli stanziamenti destinati alla nostra regione sono estremamente modesti, dal momento che ammonzano solo allo 0,6 per cento di tutte le risorse.

In verità, basterebbe una sua visita in Calabria, che mi auguro abbia luogo al più presto, per consentirle di rendersi conto di quale sia la situazione ferroviaria e autostradale della regione. Ci sono svincoli, come quello di Gioia Tauro, che da anni non vengono aperti. Per quale motivo, infatti, gli automezzi che caricano le merci che vengono sbarcate nel porto di Gioia Tauro devono compiere percorsi difficili per giungere alla modesta autostrada senza pedaggio, la A3, che speriamo venga al più presto rimodernata, anche se temo che ciò avverrà con estrema lentezza?

Bisogna dire che il tanto annunciato colpo di maglio nei confronti di questa situazione, che si è venuta a determinare a dispetto degli uomini e soprattutto degli organi di Governo, non c'è stato. È deludente che anche l'impegno personale del Presidente del Consiglio, che si è preso addirittura il disturbo di venire di persona a prendere visione della realtà delle cose, non abbia prodotto le auspicate conseguenze politiche. Infatti non si sono avuti i necessari interventi di alta amministrazione volti ad esaltare le sinergie esistenti, a mobilitare gli uffici e a smuovere quanti non intendono abbandonare i vecchi metodi del « poi vediamo »; interventi che avrebbero imponenti ricadute dal punto di vista della occupazione e dello sviluppo.

Eppure la penisola calabrese ha assunto un ruolo notevole nel quadro mondiale dei traffici intercontinentali senza che alcun organo governativo lo prevedesse, ma sulla base di felici intuizioni degli studiosi di economia che hanno ipotizzato un simile sviluppo del porto e che hanno indirizzato i privati in tal senso. I privati quindi fanno quello che

possono, ma la loro opera deve essere completata, integrata ed esaltata dall'intervento consapevole del Governo. È questo il compito politicamente rilevante che spetta al Governo, ma che allo stato delle cose non è stato ancora svolto.

PRESIDENTE. L'onorevole Aloï ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01142.

FORTUNATO ALOI. Signor Presidente, signor sottosegretario, la risposta che il Governo ci ha dato — e la nostra non è una posizione preconstituita in quanto rappresentanti dell'opposizione — non ci ha soddisfatti. Come diceva poco fa il collega Valensise, la nostra insoddisfazione non riguarda la serie di indicazioni fornite in ordine a finanziamenti che dovrebbero essere destinati alla Calabria e soprattutto ad una zona fortemente a rischio dal punto di vista sociale come quella di Reggio e provincia, ma perché nella mia interrogazione avevamo fatto riferimento alla delibera del CIPE del 23 aprile scorso, che prevede interventi di ordine finanziario nei confronti di Reggio Calabria e della Calabria in generale che non ne fanno in alcun modo una regione, come invece ella ha detto, quasi privilegiata.

Tutt'altro, in quella circostanza davamo indicazioni ben precise perché osservavamo che, nel quadro di un intervento per 142 miliardi, solo una piccola parte veniva destinata a quella zona. Inoltre, mentre si pensava a determinati interventi soprattutto in riferimento ai 510 miliardi stanziati per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e ai 185 miliardi destinati al miglioramento della statale n. 106 ionica (che, come ella sa, signor sottosegretario, viene definita la strada della morte per il gran numero di incidenti mortali che su di essa si verificano), a noi sembrava che si ripetesse quanto avveniva già in passato con le leggi speciali. Intendo dire che da una parte si sottraeva alla Calabria la possibilità di usufruire degli interventi ordinari e, dall'altra, si adottavano le cosiddette leggi speciali che Giustino Fortunato definiva

«generose elemosine». In tal modo la Calabria e l'intero Mezzogiorno hanno subito danni notevoli.

Noi ci rendevamo conto che le somme stanziare non rientravano fra quelle destinate alla viabilità ordinaria ma fra quelle cosiddette «fuori quota». Pertanto la Calabria sopportava un danno non in rapporto alla quantità dello stanziamento ma di carattere generale.

Il sottosegretario, con un *lapsus* freudiano ha detto più volte «Campania» invece che «Calabria», ma questo ci fa piacere perché comunque si tratta sempre di una regione del sud; tuttavia siamo fortemente preoccupati perché quando si fa riferimento alla elettrificazione del tratto ferroviario Reggio-Mèlito (Mèlito e non Melito, onorevole sottosegretario...

PRESIDENTE. Onorevole Aloï!

FORTUNATO ALOI. Lo dico perché a Mèlito sbarcò Garibaldi e quindi si tratta di una località storica importante. Mi rendo conto comunque che non si possono conoscere gli accenti di tutte le località italiane.

ISAIA SALES, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Mèlito è vicino Napoli.

FORTUNATO ALOI. Quello della elettrificazione della zona ionica rappresenta un grave problema per il sistema delle comunicazioni dell'intera regione calabrese: pensi che la linea ferroviaria è ancora a binario unico e non è elettrificata completamente!

Lo stesso discorso vale per il tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria, al quale erano destinati 510 miliardi. Lei, signor sottosegretario, ha citato quasi di sfuggita il problema del pedaggio. Per quanto ci riguarda noi siamo nettamente contrari al pagamento del pedaggio perché questa tratta autostradale è stata costruita secondo una logica...

PRESIDENTE. Onorevole Aloï, deve concludere perché ha superato il tempo a sua disposizione.

FORTUNATO ALOI. Concludo ricordando che, anche in rapporto alla città di Reggio Calabria e al suo lungomare, si era stabilito un intervento (che interessava anche le ferrovie) per 75 miliardi. Il comune poi (io ero allora consigliere comunale) si è limitato a stringere un accordo con le Ferrovie quando già...

PRESIDENTE. Onorevole Aloi, le ho già ricordato che deve concludere.

FORTUNATO ALOI. Per cui si è passati da 75 a soli 15 miliardi, mentre con l'onorevole Fiori, allora ministro dei trasporti, avevamo ipotizzando qualcosa di diverso.

Purtroppo il tempo è tiranno! Non possiamo dichiararci soddisfatti perché gli interventi « a pioggia » non ubbidiscono alla logica dello sviluppo e chi parla di sviluppo non può non rendersi conto che la nostra posizione è di chiarezza soprattutto nella prospettiva di rilanciare la realtà di Reggio Calabria, della sua provincia e di tutta la regione.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Aloi ha superato di oltre due minuti e mezzo il tempo a sua disposizione, pregherei i colleghi che interverranno successivamente di rispettare, per ragioni di correttezza, i tempi previsti dal regolamento. Altrimenti, mi vedrò costretto ad essere vigile nel farli osservare.

(Mancata pubblicazione di dati statistici sulla sanità nella relazione generale sulla situazione economica del Paese per il 1996)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione Teresio Delfino n. 3-01034 (*vedi l'allegato A - Interpellanze e interrogazioni sezione 2*).

Il sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica ha facoltà di rispondere.

ISAIA SALES, *Sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione eco-*

nomico. L'interrogazione in esame verte sull'omissione delle tabelle statistiche e dei relativi dati disaggregati sulla sanità nella relazione generale sulla situazione economica del paese per il 1996. A tal fine si precisa che l'Istituto nazionale per lo studio della congiuntura (ISCO) cura, sulla base di un'apposita convenzione annuale, la preparazione della suddetta relazione generale, che svolge tale compito con le amministrazioni competenti che sono tenute a predisporre le informazioni ed i materiali di base destinati a confluire nel documento.

Il 17 febbraio 1997 si è riunito il gruppo di lavoro protezione sociale, al quale partecipano i rappresentanti designati dal Ministero della sanità. In tale occasione si è definita nel dettaglio la struttura del capitolo VI, denominato « rapporto sanità », che include tutte le informazioni relative a questo comparto. Si è pure stabilito che il testo del rapporto e l'ampio apparato di tavole statistiche ad esso associato sarebbe stato fornito, come di consueto, dai rappresentanti del Ministero della sanità partecipanti al gruppo di lavoro « protezione sociale ».

Riguardo ai tempi di consegna del materiale, i rappresentanti del Ministero della sanità, pur assicurando tutta la collaborazione necessaria al rispetto delle scadenze, hanno messo in evidenza l'esistenza di notevoli difficoltà a raccogliere ed a elaborare le informazioni relative al consuntivo 1996 entro la fine del mese di marzo.

In data 3 aprile 1997, con nota del protocollo n. 1649, l'ISCO ha comunicato ufficialmente al capo di gabinetto del Ministero del bilancio e della programmazione economica la situazione relativa allo stato di avanzamento della relazione, indicando tra l'altro la mancanza di molti dei materiali relativi al rapporto sanità. È tuttavia da aggiungere che il rapporto sanità è stato incluso in forma completa nell'edizione definitiva della *Relazione generale sulla situazione economica del paese* ora in corso di stampa presso l'Istituto

poligrafico dello Stato, che si prevede verrà distribuita a partire dal 22 settembre 1997.

PRESIDENTE. L'onorevole Teresio Delfino ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01034.

TERESIO DELFINO. Signor sottosegretario, signor Presidente, ho ascoltato con attenzione e preso atto delle difficoltà rappresentate per una puntuale e tempestiva documentazione al Parlamento dei dati richiesti, dei quali con la mia interrogazione ho sollevato l'esigenza di una disponibilità nei tempi previsti. Ricordo peraltro che con un precedente atto di sindacato ispettivo avevo già richiamato il Governo all'osservanza della chiarezza e della trasparenza dei dati in bilancio e che questa richiesta è stata nuovamente disattesa nonostante — lo voglio ricordare, signor sottosegretario — la risposta in positivo fornita dal sottosegretario di Stato per la sanità Bettoni Brandani il 15 ottobre 1996 sulla mancanza di dati relativi alla sanità.

Poiché non è la prima volta che torniamo su tale questione, vi è l'esigenza o di modificare i tempi di consegna di questi elaborati, oppure di accelerare la capacità di lavoro e di definizione dei dati stessi.

Abbiamo anche preso atto che i rappresentanti della sanità avevano svolto un *tour* investigativo attraverso le regioni, forse per acquisire direttamente i dati carenti.

La questione che avevamo segnalato per la relazione sulla situazione economica del paese per il 1995 si è quindi aggravata con la relazione per il 1996! Sottolineo che non si tratta di un documento governativo di scarsa importanza — come certamente ella sa, signor sottosegretario — ma del più importante documento sui risultati economici raggiunti dal paese al fine della successiva programmazione economica e sociale. In vista dell'importante negoziato sullo Stato sociale — che vede il Parlamento completamente estraneo, almeno finora, rispetto alle de-

cisioni delle misure dello Stato verso la sanità e la famiglia — in particolare abbiamo riscontrato come questo grave deficit di conoscenza venga perpetuato impedendo al Parlamento di essere edotto sull'andamento della spesa sanitaria, sui relativi flussi di spesa e sui dati disaggregati, ponendolo nella incapacità di conoscere e di decidere per il futuro.

Signor sottosegretario, lei ha detto che dopo il 22 settembre avremo a disposizione tutti i dati. Certamente per chi voleva confrontarsi e discutere, non solo in quest'aula ma anche in convegni e in occasione di dibattiti a livello locale, questa carenza ha rappresentato un elemento di inadeguatezza. Ad ogni modo, prendendo atto della sua risposta, ribadiamo l'esigenza della puntualità, perché riteniamo che vi sia stata una grave sottrazione all'esigenza di conoscenza di cui chi si occupa del settore ha pienamente diritto.

Siamo insoddisfatti per i ritardi che si sono verificati e chiediamo che la questione venga risolta perché, come dicevo all'inizio, non è la prima volta che ciò accade. Pertanto, o si dice che quei tempi non possono essere rispettati, oppure si accelera la capacità di definire tale questioni. Siamo altresì preoccupati perché la mancanza di dati disaggregati non permette una conoscenza approfondita dei problemi della sanità. Questo Governo, che non vuole essere disturbato, introduce misure che noi non condividiamo e che definirei — me lo consenta, signor sottosegretario — molto rozze, come il « riccometro ». Dunque il cittadino, il contribuente onesto, viene chiamato ad ulteriori aggravamenti e discriminazioni della propria contribuzione al Servizio sanitario nazionale proprio dal Governo delle sinistre, che difende la centralità del servizio pubblico e dei suoi costosi apparati, per poi ripiegare su questo tipo di strumento.

Signor sottosegretario, non so se il percorso che il Governo ha avviato con la procedura del « riccometro » aumenterà la capacità e la disponibilità degli italiani in genere a contribuire, come noi vogliamo, al servizio sanitario nazionale. Infatti, il

contributo che come cittadino devolvo allo Stato deve essere il frutto di un corrispettivo che lo Stato fornisce; ma se introduciamo dispositivi, meccanismi, strumenti che eliminano completamente questo corrispettivo, non so in base a quale ragione un cittadino debba continuare a pagare per il Servizio sanitario nazionale quando rischia di non ottenere più alcun tipo di servizio.

Questo — e concludo, signor Presidente — è un elemento che ci trova sicuramente distanti dalla prospettiva che sta perseguendo il Governo. Tuttavia, proprio per tale ragione, chiediamo che la puntualità dei dati sia mantenuta e su questo vogliamo fare una battaglia non pregiudiziale, non di principio, ma finalizzata all'acquisizione di tutte quelle conoscenze indispensabili ad un corretto rapporto tra Governo, maggioranza ed opposizione. La ringrazio, signor sottosegretario.

(Pensioni d'annata)

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza Fiori n. 2-00334 (*vedi l'allegato A — Interpellanze e interrogazioni sezione 3*).

L'onorevole Fiori ha facoltà di illustrarla.

PUBLIO FIORI. Signor Presidente, desidero illustrare la mia interpellanza perché si tratta di una questione estremamente significativa. Parliamo infatti di pensioni nel momento in cui c'è un attacco concentrico della maggioranza contro i pensionati, nel momento in cui la maggioranza, con la scusa della ristrutturazione dello Stato sociale, ha invece in mente l'obiettivo di colpire i pensionati e i pensionandi per far pagare loro il biglietto di ingresso a Maastricht. Il dato è molto semplice: l'Italia, sotto il profilo della spesa sociale, è agli ultimi posti d'Europa. Quindi, operare tagli per portare al di fuori del perimetro dello Stato sociale eventuali risparmi sulle pensioni significa trascinare la spesa sociale del paese all'ultimo posto d'Europa.

In questo quadro, assume una rilevanza particolare il tema delle pensioni d'annata, cioè delle pensioni che vengono a perdere potere di acquisto ogni anno come conseguenza dell'aumento del costo della vita e della mancata rivalutazione delle medesime.

Voglio ricordare al Governo, signor Presidente, che la Corte costituzionale ha più volte ribadito che la pensione è una retribuzione differita nel tempo e che pertanto costituisce una violazione della norma costituzionale il fatto che, mentre stipendi e salari vengono rivalutati a seguito di contrattazione aziendale o nazionale, le pensioni non vengono invece rivalutate adeguatamente. Pertanto il pensionato, proprio nel momento della sua esistenza nel quale maggiormente sente il bisogno di mantenere un livello di vita adeguato alle sue necessità, viene abbandonato per responsabilità del Governo e dei sindacati, i quali fingono di proteggere i pensionati, ma nella realtà ben si guardano dal pretendere, in sede di contrattazione aziendale e nazionale, che le stesse percentuali di rivalutazione attribuite a stipendi e salari vengano riconosciute anche alle pensioni.

Per tale motivo le pensioni subiscono un impoverimento progressivo al quale, negli anni passati, i governi che si sono succeduti hanno tentato di porre rimedio anche se parzialmente: vi è stata una prima legge nel 1976, poi quella del 1984 e l'ultima del 1991, tutti provvedimenti che hanno tentato di imporre una pur se parziale perequazione delle pensioni. L'unico Governo che non ha fatto nulla in favore di questa categoria di pensionati è quello attuale, perché non solo non ha approvato alcuna legge in materia ma non ha nemmeno proposto una normativa capace di alleviare il divario esistente tra l'aumento del costo della vita e la diminuzione del potere d'acquisto delle pensioni. Inoltre l'attuale Governo non si è nemmeno fatto carico della regolare applicazione della legge n. 59 del 1991, l'ultima tesa ad operare una parziale perequazione. Vi sono, infatti, pensionati che attendono ancora che le tesorerie

provinciali del Tesoro provvedano ad applicare la legge n. 59 e che quindi attribuiscono loro alcune piccole somme di adeguamento e di arretrati.

Tale scenario, signor Presidente ed onorevole rappresentante del Governo, non riguarda esclusivamente la perequazione delle pensioni d'annata. Ritengo che tale problema sia la punta dell'*iceberg* di una più ampia questione sociale che la maggioranza ed il Governo stanno trascurando, tant'è vero che all'interno della maggioranza si è determinata una frattura che probabilmente porterà alla crisi, proprio per la contrapposizione tra due modi diversi di intendere lo strumento e la funzione di protezione sociale.

Premesso tutto ciò, chiediamo al Governo di farci sapere cosa intenda fare delle pensioni d'annata ed a favore di quei lavoratori i quali, una volta andati in pensione, vedono il loro trattamento di quiescenza ridursi di anno in anno senza la possibilità di recupero sul piano del potere d'acquisto. Vogliamo sapere cosa intenda fare per agganciare finalmente, una volta per tutte, le pensioni alle retribuzioni, al fine di concedere al pensionato le stesse garanzie di adeguamento al costo della vita che vengono giustamente garantite ai salariati ed agli stipendiati.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per il tesoro ha facoltà di rispondere.

ROBERTO PINZA, Sottosegretario di Stato per il tesoro. L'interpellanza dell'onorevole Fiori è stata ampliata, per quanto riguarda i contenuti, nell'illustrazione del collega. Infatti, tale documento di sindacato ispettivo si riferisce alle pensioni d'annata, mentre tale questione — almeno così mi è parso ascoltando le parole dell'onorevole Fiori — è stata trasformata nella punta di un problema più generale.

Ovviamente in politica si può sostenere tutto; ma l'affermazione secondo la quale quello attuale sarebbe un Governo che attacca le pensioni, mi sembra priva di

fondamento. La verità è che questo esecutivo si pone il problema di tutti i Governi del mondo, cioè che di fronte a due dati essenziali, tipici in particolare dell'Europa continentale, che sono il felice dilatarsi dell'età e, nello stesso tempo, il non felice contrarsi dell'occupazione e, quindi, la diminuzione delle basi imponibili e contributive, si determina un progressivo squilibrio all'interno dei sistemi previdenziali.

Vi sono allora, come sempre, due soluzioni. La prima è quella di quanti si mettono le mani davanti agli occhi e riconoscono che il problema c'è, ma non lo vogliono vedere; di questi già parlava Manzoni tanti anni fa. Esistono anche le soluzioni che sono una variante di chi si mette le mani davanti agli occhi e dice di non voler vedere: siccome comunque il problema c'è, alla fine si risolve inevitabilmente con le tecniche peggiori, che sono quelle dell'innalzamento delle imposte e, quindi, di far fronte al problema attraverso l'accrescimento delle entrate, o quelle delle svalutazioni sistematiche mediante l'aumento del debito pubblico. C'è qualcuno che vuole andare per questa strada e lo fa, ma in questa direzione non vi è nulla che sia in qualche modo di utilità nei confronti dell'intera società e dei pensionati. Si tratta semplicemente di un gioco illusionistico.

Vi è invece l'atteggiamento razionale che viene seguito oggi dai Governi occidentali europei, di qualunque natura essi siano e qualunque composizione politica essi abbiano, che è quello di cercare di tenere in piedi un sistema previdenziale equilibrato che assicuri il massimo possibile di tutela e nello stesso tempo, però, non crei disarmonie da un punto di vista finanziario che andrebbero poi ripagate in altre maniere.

Uscendo un attimo dai confini nazionali, ricordo che il 15 luglio scorso un paese a noi vicino, la Spagna, che ha problemi anche di tipo demografico non lontani dai nostri (come d'altra parte anche altri paesi), ha approvato una riforma previdenziale, così come altre nazioni. Questo è un dato di fatto. Non è

quindi con l'evocazione di una supposta antisocialità — che tra l'altro sarebbe ben difficile immaginare in questo tipo di Governo — che si affronta il problema. Ci si misuri sulle cose e sulle varie soluzioni possibili. Immagino comunque che avremmo modo di occuparci ampiamente della questione in sede di esame della finanziaria.

Per quel che riguarda la questione delle pensioni di anzianità, sulla quale darò una risposta di natura tecnica, va premesso che il principio di adeguamento costante ed automatico dei trattamenti pensionistici alla dinamica retributiva dovrebbe, se si volesse andare per questa strada, essere introdotto per legge. Finora è stato scelto un sistema di riliquidazione commisurata alle risorse finanziarie disponibili.

L'onorevole Fiori ha giustamente citato un dibattito anche di tipo costituzionale, che vi è stato a questo proposito. Va osservato che questa scelta non presenta dubbi di costituzionalità, quanto meno a mente della Corte costituzionale, la quale, con la sentenza n. 226 del 1993, ha esplicitamente rimesso alla discrezionalità del legislatore la scelta in concreto del meccanismo di perequazione, con il compito di effettuare il bilanciamento — questo è il punto essenziale del ragionamento della Corte — fra le varie esigenze nel quadro della politica economica generale e delle concrete disponibilità finanziarie, tenuto conto che nel vigente sistema pensionistico, ispirato anche al principio solidaristico, non è richiesta una rigorosa corrispondenza fra contribuzione e prestazione previdenziale. Questo avverrà nel momento in cui si passerà integralmente al regime contributivo, nel qual caso vi sarà una commisurazione totale.

Per quanto attiene in particolare al riferimento alla legge n. 59 del 1991, concernente disposizioni in tema di perequazione dei trattamenti di pensione nei settori privato e pubblico e successive modificazioni, va precisato che a favore di trattamenti di quiescenza liquidati dal-

l'amministrazione dello Stato, dalle amministrazioni ad ordinamento autonomo e dalle Ferrovie dello Stato, i miglioramenti perequativi introdotti dalla citata legge hanno consentito il completo recupero di incrementi retributivi intervenuti prima della tornata contrattuale 1985-1987. Nonostante l'ultima decorrenza degli aumenti previsti da queste disposizioni abbia subito un differimento, va detto che non è stato arrecato un pregiudizio definitivo alle aspettative degli interessati. Infatti, la Corte costituzionale, per rimanere ai principi giustamente evocati di costituzionalità, con la sentenza n. 99 del 1995 (una sentenza, quindi, piuttosto recente) ha ribadito che spetta al legislatore, nell'equilibrato esercizio della sua discrezionalità e tenendo conto anche delle esigenze fondamentali di politica economica, bilanciare tutti i fattori costituzionalmente rilevanti, osservando inoltre che il processo di perequazione non è stato vanificato, ma differito per motivi non arbitrari, in quanto trova fondamento nella più complessa manovra correttiva sugli andamenti di finanza pubblica.

L'avviso che pertanto si esprime è che la questione sollevata, che è volta a garantire il costante allineamento dei trattamenti pensionistici alla dinamica delle retribuzioni, non possa essere considerata in sé ma debba essere correlata, quanto meno allo stato della legislazione vigente, alle esigenze di carattere finanziario delle gestioni previdenziali ed ai limiti delle risorse disponibili; esigenze e limiti che allo stato attuale non consentono di considerare favorevolmente interventi di perequazione dei trattamenti pensionistici.

PRESIDENTE. L'onorevole Fiori ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00334.

PUBLIO FIORI. Signor sottosegretario, mi spiace doverle far rilevare che lei si smentisce da solo. Naturalmente non mi riferisco alla sua persona, ma al fatto che il Governo si smentisce con i dati politici e non politici che provengono dall'area dell'esecutivo e dalla maggioranza.

Lei dice che c'è uno squilibrio nella gestione delle pensioni. Quaranta giorni fa il presidente dell'INPS, dottor Billia, ha inviato al Presidente del Consiglio un documento dal quale risulta — glielo posso far avere se lei, per caso, ancora non ne disponesse — che la gestione previdenziale di quell'Istituto è in pareggio e che il deficit non dipende dalla gestione previdenziale, quanto piuttosto da quella assistenziale.

Voler continuare in una mistificazione politica secondo la quale la responsabilità del deficit dell'INPS, e quindi del debito pubblico, debba ricadere sulle spalle dei pensionati previdenziali è un modo sbagliato di esaminare il problema, che non ci consente di andare al cuore del tema che noi vogliamo affrontare.

Accanto alla smentita che questo Governo subisce per opera di un organo istituzionale qual è l'INPS — e non ci risulta che il Presidente del Consiglio abbia contestato i dati del dottor Billia — c'è poi il dato politico di un pezzo autorevole della maggioranza che contesta questa politica del Governo e che su di essa si appresta ad un'azione che non sappiamo quali esiti potrà dare.

Non le nascondo, onorevole sottosegretario, perché tutti lo sanno, che la vertenza politica all'interno della maggioranza corrisponde ad una analogia all'interno della minoranza. È partita un'operazione politica, al di là delle date, delle cifre e delle leggi, consistente in un baratto politico tra giustizia e previdenza, in uno scambio alla pari tra indagati e pensionati, che coinvolge larga parte della maggioranza e parte dell'opposizione.

Su questo vi sfidiamo ad un confronto aperto in Parlamento, senza che ci si barrichi dietro dichiarazioni di comodo o dietro sentenze della Corte costituzionale. Vede, signor sottosegretario, lei ha detto una cosa che — mi spiace rilevarlo — la contraddice: ha sostenuto che la Corte costituzionale ha individuato nel Parlamento il titolare della competenza a stabilire i limiti e i modi dell'adeguamento.

In sostanza, signor sottosegretario, se la Corte costituzionale ha riconosciuto che

la pensione è una retribuzione differita nel tempo, lei ci dice oggi — e questo è il motivo della mia insoddisfazione — che il Governo non intende procedere alla perequazione: dinanzi al dato tecnico del presidente dell'INPS che afferma che non vi è squilibrio nella gestione previdenziale, lei dice che il Governo non ha la volontà politica di adeguare le pensioni alle retribuzioni. Fornisce dunque una risposta negativa, deludendo milioni di pensionati che vedono un'erosione quotidiana del potere d'acquisto del loro trattamento economico.

A questo punto la mia insoddisfazione non riguarda solo il dato tecnico, perché vi è contraddizione tra quanto dichiara l'INPS e quanto sostiene il Governo.

Poiché non c'è stata risposta dell'esecutivo rispetto al documento dell'Istituto e non c'è un dibattito parlamentare sullo scontro all'interno della maggioranza, mi vedo costretto, come mi consente l'articolo 138 del regolamento, a trasformare, signor Presidente, questa mia interpellanza, in mozione, perché il Governo venga in Parlamento ad affrontare apertamente il dibattito sulla questione sociale. La questione sociale non va barattata con la questione giudiziaria, né la bicamerale può essere una stanza di compensazione per interessi che non hanno nulla a che vedere tra di loro. Noi rivendichiamo il diritto di dibattere in quest'aula sugli interessi dei pensionati e soprattutto vogliamo che in questa sede si parli di una politica economica del Governo che ci sembra più subalterna ai grandi interessi finanziari nazionali ed internazionali che agli interessi popolari di coloro che, per la loro età, sono meno difesi dinnanzi all'erosione del potere d'acquisto del loro trattamento determinata dal tempo.

Dobbiamo allora verificare se questo Governo intenda fare una politica popolare o se invece, cercando accordi sottobanco con pezzi dell'opposizione, intenda ancora una volta procedere sulla strada di una restaurazione economica che passa attraverso la punizione e l'abbassamento del livello di vita dei cittadini più deboli.