

ogni singolo modo di trasporto ferroviario, marittimo, aereo o su gomma. Si deve inoltre procedere ad una profonda riorganizzazione del trasporto, che è prevalentemente monomodale e che pertanto poco e male si è posto il problema di favorire una stretta integrazione tra i vari modi in termini di rete, orari e tariffe, al fine di garantire meglio e più economicamente la mobilità dei cittadini.

È sempre più necessario da parte nostra introdurre anche forti innovazioni sul piano delle relazioni e dell'organizzazione, in cui si è affermata una struttura prevalentemente monopolistica, spesso di carattere pubblico, con conseguenze assai negative in merito alla economicità ed efficienza della gestione. In una società che conosce processi di integrazione europea sempre più marcati, essere in Europa, a nostro parere, non significa semplicemente rispettare le condizioni ed i parametri di convergenza per l'unione monetaria fissati dal Trattato di Maastricht ma avere tra l'altro anche un sistema di trasporti che costituisca, a livello di competitività complessiva, un fattore di vantaggio per il sistema economico e sociale del nostro paese, e non già, come ancora è generalmente, un elemento di maggior costo e di freno sostanziale al pieno sviluppo della nostra economia. Insomma, una gamma di proposte contenute in questo provvedimento di spesa che puntano a riequilibrare i diversi settori del comparto dei trasporti.

Credo che siano di particolare importanza, nel provvedimento n. 4240, le disposizioni varie in materia di trasporti rapidi di massa, finalizzate alla realizzazione di sistemi ad elevato contenuto tecnologico. Si tratta cioè di interventi da valutare positivamente, che appaiono coerenti anche con le linee di riforma del trasporto pubblico locale. Un provvedimento che, pur se discusso e speriamo approvato domani con incredibile ritardo rispetto alle aspettative, punta a rafforzare il sistema dei trasporti nel nostro paese e corrisponde largamente agli indi-

rizzi e alle indicazioni provenienti dal Parlamento, soprattutto dagli operatori del settore.

I popolari e democratici ritengono che nel nostro paese vi sia ancora un sistema di trasporti che necessita di strumenti di forte ammodernamento, nonché di rinnovata programmazione e progettualità. È un intero settore, dunque, che va rilanciato, consapevoli come siamo della centralità che riveste il sistema dei trasporti per il nostro paese e per la stessa competizione nel sistema europeo, pur sapendo che l'intero comparto dei trasporti continua a pesare fortemente sul bilancio dello Stato e che non sempre abbiamo ricadute positive delle norme e un fondato sforzo finanziario a cui siamo costretti a sollecitare continuamente il paese. Al di là delle emergenze settoriali, che qua e là costellano il panorama dei trasporti, riteniamo quindi che l'azione intrapresa sino ad oggi dal ministro Burlando e dal Governo nel suo complesso sia stata positiva e sufficientemente determinata, anche se è indubbio che, rispetto agli impegni assunti dal ministro in Commissione e di fronte al Parlamento ad inizio legislatura, restano ancora molti i nodi da sciogliere.

Si è avviato il piano generale dei trasporti e il ministro ha detto che si farà anche la conferenza nazionale dei trasporti, un impegno non indifferente in vista del decollo definitivo di un settore che non può restare a lungo in balia degli accadimenti accidentali e legato a fenomeni squisitamente episodici. Alcune parole chiare, per esempio, sono arrivate con questo provvedimento sull'alta velocità, come frutto anche della verifica parlamentare: questo Governo, non un altro, ha modificato l'assetto della TAV, accompagnato da un passaggio importante nella riforma del sistema ferroviario. Mi riferisco alla direttiva n. 440, con la separazione contabile dell'azienda FS e la successiva apertura della nostra rete a quella degli altri paesi.

Un Governo quindi che è stato capace — e credo che questo provvedimento di spesa lo possa confermare — di separare,

almeno contabilmente, infrastrutture e gestione nel sistema ferroviario, avviando un processo di liberalizzazione e di socializzazione.

La spinta positiva proveniente dai traffici portuali, che sono cresciuti di oltre il 60 per cento in due anni, e nei nostri aeroporti è la conferma che forse è presente anche una dimensione progettuale nella gestione della politica dei trasporti da parte di questo Governo.

Occorre cioè proseguire sul terreno delle riforme di settore, ben sapendo che per la politica dei trasporti è necessario fornire un quadro complessivo. Linee di indirizzo politico, dunque, e un nuovo piano generale dei trasporti, da troppi evocato, comunque capace di fornire un quadro all'interno del quale collocare lo sviluppo e soprattutto l'integrazione tra le varie modalità di trasporto.

La scommessa dunque è alta ed è quella di dar vita a una politica dei trasporti in un'ottica integrata. Un'esigenza improrogabile, anche se difficile e per certi versi allo stato attuale di incerta realizzazione.

Questo provvedimento quindi non è nient'altro che uno stimolo a proseguire nel cammino delle riforme e del rilancio degli investimenti nel settore. Per questo, noi popolari e democratici riteniamo necessaria un'approvazione immediata, senza inutili tentennamenti e polemiche strumentali.

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

ANGELO SANZA. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, non è certamente questo il provvedimento sul quale desideriamo esprimere tutte le nostre riserve per quanto riguarda il sistema dei trasporti nel nostro paese e denunciare la grave crisi della politica dei trasporti. Anzi, dovrei dire che, proprio perché sono convinto della gravità della crisi del sistema dei trasporti nel paese, questo provvedimento va approvato con sollecitudine per attenuarne la gravità.

Il relatore ha già rilevato la disorganicità del provvedimento, in quanto reca

una serie di iniziative, direi una miscelanea, tese a tappare buchi, lacune che sono emersi nell'intero scenario dei trasporti. Si va pertanto dal miglioramento di alcune infrastrutture alla proroga della concessione ferroviaria Domodossola-Locarno (una proroga ritardata per molti anni, che ha determinato incomprensioni con la frontiera Confederazione elvetica, coprendoci di ridicolo proprio per queste lungaggini del nostro processo legislativo) e infine alla conferenza nazionale sui trasporti, da tempo promessa dal ministro ma mai realizzata, per problemi organizzativi e devo supporre anche per carenze finanziarie.

A tutto questo si aggiunge quel che ha già richiamato il relatore — e di cui solleciterei il Governo a prendere atto — e cioè la presenza di una serie di norme approvate con un precedente provvedimento, il decreto-legge n. 457 dello scorso anno, diventato legge n. 30, per cui si rileva l'inutilità della loro presenza all'interno di questo provvedimento. Andrebbero soppresse.

Siamo quindi di fronte ad un provvedimento sul quale è meglio stendere presto un velo pietoso, provvedendo ad approvarlo. Questo per quanto riguarda la parte propriamente normativa.

Non è tuttavia da trascurare la positività che hanno le norme del disegno di legge in esame ai fini del rafforzamento e potenziamento del sistema dei trasporti nazionali. Sono state qui sottolineate le urgenze che caratterizzano la rete aeroportuale, il trasporto rapido di massa e quello ferroviario, nonché le misure a favore del risanamento e dello sviluppo delle aziende di trasporto operanti nel settore del trasporto pubblico locale.

Si tratta dunque di misure lungamente attese. Infatti, sono sette mesi che la normativa in esame è « giacente » alla Camera dei deputati! Ritengo pertanto che sia doveroso dare una risposta a quanti da questo provvedimento traggono motivi per migliorare la rete dei trasporti all'interno del paese. Vi sono grandi attese tra gli enti locali in quanto si va dal

miglioramento di infrastrutture diffuse al completamento del passante ferroviario di Milano e di Torino.

Nel provvedimento è inoltre previsto il ripiano per 355 miliardi delle gestioni governative, un intervento opportuno se vogliamo convenire sulla necessità dell'ammmodernamento e della razionalizzazione delle gestioni governative in quanto strutture fondamentali per il trasporto rapido di massa in alcune grandi aree metropolitane.

È altresì prevista la sostituzione dei mezzi rotabili ormai vecchi di decenni (dal trasporto a guida fissa su rotaia, al trasporto su gomma). È sufficiente pensare che per il trasporto pubblico locale su gomma vi sono ancora in circolazione autobus che hanno più di quindici anni di vita.

Ho parlato di una miscelanea di iniziative, di provvedimenti a supporto, a sostegno del trasporto locale. Ove continuassimo ad essere speciosi ai fini di ottenere una migliore formulazione del testo normativo, finiremmo con il danneggiare ulteriormente l'intero sistema o almeno quella parte del sistema che da questo provvedimento potrebbe trarre degli indubbi vantaggi.

Per queste considerazioni noi sottolineiamo l'urgenza del provvedimento affinché l'Assemblea se ne faccia carico e assuma le conseguenti decisioni.

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Savarese, iscritto a parlare: si intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Raffaldini. Ne ha facoltà.

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, intendo soffermarmi su alcune questioni di fondo sottese al disegno di legge che stiamo discutendo per cogliere il senso generale che lega molto gli aspetti specifici che sono stati ben illustrati dalla relatrice, onorevole Biricotti.

Le misure previste in questo provvedimento si collegano strettamente allo sforzo di modernizzazione del sistema dei trasporti e accompagnano gli importanti

processi di riforma avviati nel trasporto pubblico locale, nel trasporto rapido di massa e ferroviario, nel trasporto aereo, nel trasporto fluvio-marittimo con particolare riferimento al sistema idroviario padano-veneto. Intervengono coniugando insieme risanamento, ammodernamento, sviluppo e nuove occasioni di lavoro.

È un provvedimento che, per la dimensione delle risorse attivabili, per le specifiche scelte previste e per l'ormai lunghissimo e ricco dibattito parlamentare, deve trovare rapidamente la sua conclusione. Lo chiedono con forza le regioni, i comuni, le province, le aziende, i cittadini e a noi compete dare una risposta rapida e conclusiva.

Ho parlato di cittadini. Non è questa l'espressione vaga di un genere letterario, né la conclusione ad effetto di un appello propagandistico; è la scelta difficile, concreta e impegnativa che intendiamo compiere di impostare la riforma dei trasporti a partire dal diritto alla mobilità dei cittadini. Reti moderne ed efficienti, infatti, devono essere programmate, realizzate, organizzate e gestite a partire dal diritto alla mobilità sostenibile, che è riconosciuto da tempo tra i diritti essenziali.

Il diritto alla libera circolazione, configurato originariamente nel campo delle libertà, ha acquisito il profilo delle disponibilità: disponibilità di strutture e mezzi facilmente accessibili e ben distribuiti nel territorio; disponibilità di un servizio con garanzie di continuità, regolarità, sicurezza, *comfort* e tariffe trasparenti; disponibilità di reti di trasporto ben integrate e accessibili per consentire l'attività lavorativa, di intrapresa, la fruizione dei servizi sanitari, amministrativi, scolastici per rafforzare relazioni, legami e coesione sociale; disponibilità di città più vivibili, meno inquinate, in cui sia tutelato il patrimonio urbano; disponibilità di sistemi integrati e ben collegati con le reti di trasporto di più lunga distanza per mettere in comunicazione sistemi economici, comunità locali e culture sull'intero territorio italiano ed europeo.

Il diritto dei cittadini alla mobilità sostenibile, nell'ambito generale dei diritti di cittadinanza, è il fondamento e l'obiettivo della nostra politica dei trasporti. Non possiamo ignorare o lasciare sullo sfondo la realtà, il quadro di riferimento rispetto al quale vengono ben motivate le ragioni della nostra azione riformatrice. Le nostre città e i collegamenti extraurbani sono da anni caratterizzati da congestionamento, alti costi economici di una mobilità caotica, inquinamento, drastica riduzione degli utenti del servizio pubblico e altissimi livelli di utilizzo del mezzo individuale. Insomma, un servizio di trasporti inefficiente, con elevati costi per lo Stato, gli enti locali e i cittadini.

Le ragioni di questa situazione, direi di questa crisi, possono essere così sommariamente indicate: la mancanza di un'ottica di sistema, l'incomunicabilità tra le diverse modalità di trasporto, la frammentazione e dispersione delle competenze tra Stato, regioni, province e comuni, la considerazione del trasporto pubblico locale come sistema residuale e quindi come semplice centro di costo e non come risorsa, la vetustà dei mezzi del materiale rotabile, l'arretratezza della tecnologia e dei sistemi di gestione.

Per questo si sono avviate in questi ultimi due anni alcune importanti riforme per prendere di petto il problema, per invertire la tendenza ed aprire gli spazi per una prospettiva innovatrice e moderna. Ricordo, ad esempio, per la stretta relazione con il provvedimento che oggi discutiamo, il piano di ristrutturazione delle aziende ferroviarie di gestione commissariale governativa adottato lo scorso anno sulla base delle linee-guida stabilite dalla legge n. 662 del 1996 e l'importantissima riforma del trasporto pubblico locale che, con la legge n. 59 e soprattutto con il decreto legislativo n. 422, conferisce alle regioni e agli enti locali funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale e indica le direttrici della riforma stessa.

Queste leggi hanno l'obiettivo di garantire ai cittadini il livello dei servizi essenziali e ad assicurare il diritto alla mobi-

lità, nonché a determinare una gestione efficiente ed economica dei servizi. Superano la frammentazione delle competenze e la separazione delle modalità di trasporto e individuano un unico soggetto regolatore, la regione, con competenze programmatiche e titolarità finanziaria, aprendo un processo concreto di federalismo. Introducono regole di concorrenza e di trasparenza, incentivando la formazione di aziende moderne, idonee ad affrontare un mercato regolato da procedure concorsuali e da contratti di servizio che consentono il superamento del criterio della spesa storica e prevedono il progressivo innalzamento del rapporto tra ricavi e costi entro il 1° gennaio 2000.

Si rovescia così la visione del trasporto pubblico locale quale sistema residuale, fonte solo di costi, per farlo diventare un fattore essenziale di modernizzazione, di coesione sociale, di sviluppo compatibile, ed insieme parte importante del sistema di adduzione e di interconnessione per le linee di media e lunga percorrenza, cambiando così il segno di discussioni antiche sui cosiddetti « rami secchi » o recenti sul rapporto tra velocizzazione ed alta capacità delle reti di trasporto.

Su tutto questo le regioni, gli enti locali, le aziende di trasporto, le ferrovie dello Stato, le organizzazioni sindacali dei lavoratori sono in questi mesi, in questi giorni, tutti impegnati per essere pronti ai prossimi appuntamenti ravvicinati che riguardano l'attività programmatica e legislativa delle regioni, gli accordi di programma, i contratti di servizio, consapevoli che i tempi della riforma sono un elemento essenziale per il pieno successo.

Ora, nel disegno di legge che stiamo discutendo sono contenuti molti provvedimenti che incrociano ed accompagnano queste riforme e questo sforzo presente nel paese. Nell'articolo 2, infatti, si interviene sulla copertura dei disavanzi di esercizio non ripianati relativi al triennio 1994-1996 dei servizi di trasporto pubblico locale, con una nuova modulazione della ripartizione che in modo progressivo interviene a seconda dell'entità del disavanzo, prevedendo il concorso dello Stato

anche nei confronti di regioni ed enti locali che in questi anni hanno migliorato i propri conti (queste risorse sono destinate all'ulteriore miglioramento dei servizi).

Si prevede inoltre un concorso a parziale copertura dei disavanzi ritenuti ammissibili e non ripianati al 31 dicembre 1996 per le aziende in regime di concessione e gestione commissariale governativa, prevedendo per queste ultime un criterio che potremmo chiamare di federalismo a più velocità, secondo il quale il passaggio di competenze e di titolarità alle regioni può essere anticipato, rispetto alla data prevista del 1° gennaio 2000, per le gestioni già ristrutturare.

Ma non si prevedono solo interventi di risanamento ma veri e propri sostegni allo sviluppo, alla modernizzazione, alla tutela ambientale. In questo senso vanno le misure tese alla sostituzione dei parchi autobus vetusti, composti da circa 40 mila veicoli, di cui 15 mila con oltre quindici anni di età, all'acquisto di mezzi a trazione elettrica o ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale, all'acquisto di altri mezzi di trasporto pubblico terrestri, lagunari, lacuali e di impianti a fune, all'acquisizione di nuove tecnologie, alla realizzazione di interventi sulla navigazione interna relativamente al sistema idroviario padano-veneto.

E ancora: nell'articolo 3 sono contenuti importanti ed attesi interventi nei settori del trasporto rapido di massa e ferroviario, quali il completamento degli interventi connessi alla realizzazione dei passanti ferroviari di Torino e di Milano, la predisposizione del progetto esecutivo per la linea ferroviaria del Brennero nella tratta Verona-Monaco, il finanziamento fino al 60 per cento della prosecuzione degli interventi concernenti sistemi di trasporto rapido di massa su progetti già approvati o da approvare da parte del CIPE, la proroga della concessione alla Società subalpina di impresa ferroviaria dell'esercizio della tratta italiana da Domodossola al confine elvetico.

Nel settore del trasporto aereo sono previste misure per il miglior funzionamento degli aeroporti di Perugia, Salerno, Bari, Cagliari e Catania, un contributo per la realizzazione della nuova sede della scuola nazionale per l'assistenza al volo, l'erogazione di somme per la ricapitalizzazione dell'Alitalia.

Vengono infine rivisti i limiti temporali previsti per il pagamento degli interessi intercalari per i mutui contratti da TAV, vista la complessità delle procedure di spesa.

Da tutto questo risulta un disegno di legge che comprende un insieme di provvedimenti specifici che si legano però ai programmi riformatori discussi in Parlamento, alle attese e all'impegno degli amministratori locali e delle aziende, alle esigenze di un moderno sistema dei trasporti che risponda al diritto alla mobilità sostenibile dei cittadini. Contenuti, attese e ragioni che esigono una rapida approvazione del disegno di legge sottoposto al nostro esame.

PRESIDENTE. Constatò l'assenza degli onorevoli Becchetti e Boghetta, iscritti a parlare: s'intende che vi abbiano rinunciato.

Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**(Repliche del relatore e del Governo
— A.C. 4240)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Biricotti.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore*. Credo che non ci sia da aggiungere altro rispetto al dibattito che finora si è svolto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, più che una replica,

ritengo utile fornire ai colleghi due elementi in più per approfondire ulteriormente il tema in esame.

Come hanno ricordato i colleghi Sanza e Merlo, alla fine di giugno avvieremo quel complesso lavoro, che riteniamo di poter concludere nell'arco di un anno, che porterà alla predisposizione del nuovo piano generale dei trasporti, convocando la conferenza nazionale dei trasporti che dovrà tracciare le linee, gli obiettivi, le modalità di lavoro e l'indice di questo approfondito lavoro. Ritengo che nell'arco di 12-14 mesi potremo giungere a questo obiettivo significativo per regolare l'insieme delle politiche che hanno trovato eco nel dibattito odierno.

I singoli provvedimenti, fra cui quello in esame oggi, fanno parte di un disegno che deve arrivare a compimento nell'ambito delle linee di programmazione. Se teniamo conto che in Italia circa l'80 per cento del trasporto avviene su gomma, il 67 per cento del quale è concentrato in 6 o 7 regioni, è evidente che si tratta di uno scenario da incubo, di un sistema che rischia il collasso. D'altra parte, quando ad Essen i Capi di Governo della Unione europea indicarono i grandi progetti di rilevanza europea tra i quali, per l'Italia, la Torino-Lione ferroviaria, la Verona-Brennero ferroviaria, Malpensa 2000 come il più grande *HUB* del sud-Europa, il corridoio adriatico inteso come modalità per il traffico su acqua, tracciarono le linee di sviluppo del sistema dei trasporti nel nostro paese.

I singoli provvedimenti sottoposti alla nostra attenzione nel corso del dibattito, sui quali non intendo tornare poiché condivido le osservazioni che sono state espresse, vanno inseriti in questo contesto generale e complessivo che si rifà ad una nuova filosofia, che privilegia il trasporto su acqua (mare e sistema idroviario veneto, su cui darò più tardi una maggiore informazione), su terra e su aria, per cui solo le merci che non potranno essere trasportate in questo modo saranno trasportate su gomma.

Lo facciamo — ed abbiamo questa convinzione — non per ragioni ideologiche,

ma perché tutto ciò è più economico, ha un minore impatto ambientale e funzionerà meglio.

La seconda informazione che volevo fornire agli onorevoli colleghi riguarda l'aspetto del sistema idroviario padano-veneto. Nel provvedimento al nostro esame è previsto uno stanziamento di 80 miliardi in tre esercizi finanziari per avviare un processo di profonda ristrutturazione di questo sistema.

Informo i colleghi — tutto ciò, peraltro, sarà ovviamente oggetto di un approfondimento adeguato nelle sedi opportune — che il Governo ha praticamente ultimato la predisposizione di un disegno di legge — che intende portare al più presto all'attenzione ed all'approvazione del Consiglio dei ministri — con il quale stanzierà circa altri 370 miliardi — i quali si aggiungerebbero agli 80 miliardi previsti dal provvedimento al nostro esame — che finalmente consentirebbero di affrontare il problema cruciale del sistema idroviario: quello di trasformarlo tutto in classe quinta, vale a dire quella classe di navigabilità che consente di passare — ovviamente con apposite navi fluvio marittime — dalla navigazione in acqua dolce a quella in acqua salata, senza rottura di carico. Questo era l'elemento che frenava la possibilità del sistema idroviario poiché i costi trasporto erano abbastanza contenuti, ma poi venivano fortemente ad elevarsi nel momento in cui, completato il trasporto sul sistema idroviario padano-veneto, non era possibile — se non attraverso un trasbordo, e quindi con costi ulteriori — portare queste merci lungo il mare Adriatico.

Con questo intervento, noi diamo in qualche modo una risposta concreta all'esigenza di carattere generale che prima ricordavo. Mi sembrava un'informazione doverosa ed importante anche per il prosieguo dei nostri lavori.

Quanto al merito, mi pare che la relatrice, che ringrazio per il lavoro molto puntuale che ha svolto, sia stata molto efficace; quindi, ciò mi esimerà dall'entrare ulteriormente nel merito del provvedimento.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Martedì 12 maggio 1998, alle 10:

1. — Interpellanze e interrogazioni sui recenti eventi calamitosi verificatisi in Campania.

2. — Interrogazioni sulla sottrazione all'arresto di Licio Gelli.

3. — Seguito della discussione del documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 1999-2001 (Doc. LVII, n. 3).

— *Relatori:* Cherchi, per la maggioranza; Marzano, Armani, Pagliarini e Peretti, di minoranza.

4. — *Discussione dei documenti in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione:*

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento civile nei confronti del deputato Novelli (Doc. IV-quater, n. 21).

— *Relatore:* Meloni.

Applicabilità dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti dell'onorevole Susi, deputato all'epoca dei fatti (Doc. IV-quater, n. 22).

— *Relatore:* Schietroma.

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

Delega per la revisione della disciplina concernente l'imposta sugli spettacoli (4354-ter).

— *Relatore:* Conte.

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

S. 2206 — Interventi nel settore dei trasporti (Approvato dal Senato) (4240).

— *Relatore:* Biricotti.

La seduta termina alle 21,50.

CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE DEGLI INTERVENTI DEI DEPUTATI ELENA EMMA CORDONI E CARLO CARLI IN SEDE DI DISCUSSIONE DEL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA PER GLI ANNI 1999-2001 (DOC. LVII, n. 3)

ELENA EMMA CORDONI. Spesso si discute di ridurre il costo del lavoro così come si ravvisa la necessità che alcuni diritti siano un valore universale e non più legati allo *status* di lavoratori e lavoratrici.

Per quanto riguarda il riconoscimento del valore sociale della maternità credo sia giunta l'ora di incamminarsi su questa strada: sganciare l'acquisizione del diritto allo *status* di lavoratrice-madre ed applicarla alla condizione di cittadina-madre. Nel nostro paese oggi vedono tale riconoscimento le lavoratrici dipendenti pubbliche e private, le lavoratrici autonome, le libere professioniste, le lavoratrici con contratti di collaborazione continuativa.

È un sistema finanziato con un prelievo a carico delle imprese: dobbiamo pensare di trasferire questi costi alla fiscalità generale, estendendone progressivamente il diritto a tutte le donne a prescindere dalla loro condizione di lavoro.

CARLO CARLI. L'assetto stesso delle società europee, di più lunga storia, ha frenato i progressi dell'economia in modo

particolare per l'Italia abbiamo assistito ad una battuta d'arresto grave nella ricerca, nello sviluppo tecnologico e ciò che più ancora scontiamo, nella formazione delle risorse umane.

Si innesta su tutto ciò una crisi di valori e di ruoli dovuta alle grandi innovazioni culturali e sociali portate dal Novecento, in primo luogo l'ingresso delle donne nel mercato del lavoro, un ingresso sempre messo in discussione ad ogni crisi occupazionale. La società, la politica stessa sono in difficoltà nel dare risposte all'altezza dei tempi. Si sente nel nostro paese questo forte *gap* per le giovani generazioni tra le prospettive di un grande mercato europeo del lavoro ed un apparato scolastico, vecchio, che sembra resistere ai venti di una riforma complessa, e di grandissimo rilievo storico. Ecco, questo mi sembra il nodo per l'Italia: la scissione non più tollerabile tra percorsi di studio e percorsi di formazione lavorativa. Questo è il tema sul quale un impegno forte deve essere posto dal Governo soprattutto nel Mezzogiorno, anche promuovendo la formazione nel centro-nord dei giovani e delle donne che provengono dai territori più svantaggiati, affinché essi tornino nei propri paesi di origine per crearvi quella rete diffusa di piccole e medie imprese che, uniche, possono costituire un ricco tessuto produttivo anche nel Mezzogiorno.

Se è vero che la concentrazione territoriale dell'occupazione rende obbligate alcune scelte e priorità, è altrettanto vero che esiste in generale il problema dell'ammodernamento dell'assetto istituzionale del mercato del lavoro, della semplificazione delle normative, del sostegno delle imprenditorialità, della promozione della ricerca e della diffusione della sua applicazione, della formazione delle risorse umane, della dotazione di adeguate infrastrutture materiali e immateriali. Una maggiore flessibilità del mercato del lavoro, che pure si rende necessaria, non può essere ritenuta una risposta sufficiente se non si inserisce

in una politica tesa all'ampliamento della base produttiva, particolarmente nel Mezzogiorno.

La base della ripresa deve essere ricercata nel rinnovamento del sistema imprenditoriale e nella creazione di nuove aree produttive nelle zone meno sviluppate del paese. In questo contesto deve essere dato grande rilievo al ruolo delle piccole e medie imprese, le più capaci di flessibilità e di agilità produttiva.

In particolare appare indispensabile attivare politiche di formazione rivolte a valorizzare le risorse e le tradizioni locali soprattutto in ambito artigianale, dei beni culturali e dell'ambiente.

La raggiunta stabilità economica non ci deve far dimenticare che il nostro paese deve ancora percorrere un cammino difficile a causa del permanere di un debito pubblico elevato, anche se la spesa per interessi è notevolmente ridotta ed il saldo corrente è attualmente positivo ed ha ottime prospettive per migliorare ancora nei prossimi anni.

Oggi è giunto il momento di far ripartire gli investimenti e di abbassare il più possibile il livello di pressione fiscale, come previsto nel DPEF per aiutare anche per questa via le imprese ad aumentare i margini di profitto e quindi a creare nuovi posti di lavoro.

Gli investimenti pubblici previsti soprattutto nel Mezzogiorno debbono offrire una svolta a questa parte del paese. L'enorme tragedia che in questi giorni ha colpito le province di Salerno e di Avellino pone il tema non risolto del recupero del territorio inteso anche come forma di prevenzione per il futuro ed occasione di lavoro per molti giovani del Mezzogiorno. È ormai evidente che la rincorsa delle emergenze, esclusi eventi non prevedibili quali i terremoti, è costata allo Stato una tale mole di miliardi. Si rende necessaria pertanto una politica di intervento sul territorio di grande respiro che impegni la volontà di tutti affinché nel nostro paese non si verifichi più l'abusivismo, lo scempio del territorio e dell'ambiente, uno scempio che oggi si paga con un numero intollerabile di vittime.

Concludo esprimendo l'ottimismo che nasce dalla straordinaria capacità e caparbità che il nostro paese ha mostrato nel raggiungere l'obiettivo di entrare nella moneta unica europea, qualità che possono essere oggi impegnate per affrontare e risolvere finalmente in termini strutturali la piaga della disoccupazione nel Mezzogiorno e per portare come è giusto, tutta l'Italia in Europa.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta del 28 aprile 1998, a pagina 65, prima colonna, dopo la votazione finale della proposta di legge S. 1406. — Simeone (464-B), tra la riga nona e la decima si

intendono inserite le seguenti parole: « Sono pertanto assorbite le concorrenti proposte di legge Pisapia n. 1793 e Grimaldi n. 4435 ».

Nel resoconto stenografico della seduta del 30 aprile 1998, nell'elenco delle votazioni, a pagina V, alla votazione n. 74, le parole « prima parte » riferite all'emendamento 62.26 si intendono soppresse.

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. PIERO CARONI

Licenziato per la stampa alle 23,05.