

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### RESOCONTO STENOGRAFICO

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO  
PER L'ANNO FINANZIARIO 1992 E BILANCIO PLURIENNALE  
PER IL TRIENNIO 1992-1994 E RELATIVA NOTA DI VARIAZIONI  
(n. 2944 e n. 2944-bis)

**Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici  
per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)**

**Stato di previsione del Ministero dei trasporti  
per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)**

**Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni  
per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)**

**Stato di previsione del Ministero della marina mercantile  
per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni  
(Tabelle 17 e 17-bis)**

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE  
E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 1992) (n. 3003)

*IN SEDE CONSULTIVA*



## INDICE

## MARTEDÌ 8 OTTOBRE 1991

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE:

- BERNARDI (DC) ..... Pag. 7, 12, 16
- MARIOTTI (Fed. Eur. Ec.) ..... 12
- ANDÒ (DC), relatore alla Commissione ..... 7
- MARIOTTI (Fed. Eur. Ec.), relatore alla Commissione ..... 12
- PATRIARCA (DC) ..... 16

## MERCLEDÌ 9 OTTOBRE 1991

(Antimeridiana)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)

- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)

- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

- PRESIDENTE ..... Pag. 17, 20, 29 e *passim*
- ANDÒ (DC) ..... 31
- LIBERTINI (Rifond. Com.) ..... 19, 20
- MARNIGA (PSI), relatore alla Commissione ..... 21
- PINNA (Com.-PDS) ..... 35
- REZZONICO (DC), relatore alla Commissione .. 17, 19
- ULIANICH (Sin. Ind.) ..... 33
- VELLA (PSI) ..... 29

## MERCLEDÌ 9 OTTOBRE 1991

(Pomeridiana)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

- PRESIDENTE ..... Pag. 39, 50, 59
- BERNINI, ministro dei trasporti . 51, 54, 56 e *passim*

COVELLO (DC) .....	Pag. 39
GAMBINO (Com.-PDS) .....	43, 54
LIBERTINI (Rifond. Com.) .....	40
POLLICE (Fed. Verdi) .....	49
REZZONICO (DC), relatore alla Commissione ..	51
SENESI (Com.-PDS) .....	46, 59
VISCONTI (Com.-PDS) .....	56

#### GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 1991

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE:

- BERNARDI (DC) .....	Pag. 60
- MARIOTTI (Fed. Eur. Ec.) .....	64, 85, 93
COVELLO (DC) .....	65
GAMBINO (Com.-PDS) .....	79, 80, 81 e passim
LIBERTINI (Rifond. Com.) .....	60
MARNIGA (PSI), relatore alla Commissione ....	85
PATRIARCA (DC) .....	63, 64, 70
PINNA (Com.-PDS) .....	65, 66, 67 e passim
POLLICE (Fed. Verdi) .....	71, 72, 73 e passim
PRANDINI, ministro dei lavori pubblici .....	63, 64, 65 e passim
SENESI (Com.-PDS) .....	62, 63, 64
ULIANICH (Sin. Ind.) .....	73, 76, 77
VISCONTI (Com.-PDS) .....	82

#### MARTEDÌ 15 OTTOBRE 1991

(Antimeridiana)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)

- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)

- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)

- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE .....	Pag. 94, 110
NIEDDU (DC) .....	101
PINNA (Com.-PDS) .....	94
SENESI (Com.-PDS) .....	101
ULIANICH (Sin. Ind.) .....	107
VELLA (PSI) .....	105
VIZZINI, ministro delle poste e delle telecomunicazioni .....	101

#### MARTEDÌ 15 OTTOBRE 1991

(Pomeridiana)

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)

- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)

- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)

- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Rapporto favorevole, ai sensi dell'articolo 126 del Regolamento, sulle Tabelle 17 e 17-bis)

PRESIDENTE .....	Pag. 111, 113, 128 e passim
ANDÒ (DC), relatore alla Commissione .....	145
CONTE, ministro per le aree urbane .....	111
FACCHIANO, ministro della marina mercantile .....	129, 130, 132 e passim
GAMBINO (Com.-PDS) .....	113, 142



## 8ª COMMISSIONE

## 2944, 2944-bis e 3003 - Tabelle 9, 10, 11 e 17

LIBERTINI (Rifond. Com.) .....	Pag. 122, 124, 132 e <i>passim</i>
MARIOTTI (Fed. Eur. Ec.), relatore alla Commissione .....	128, 132, 133 e <i>passim</i>
NIEDDU (DC) .....	144
PATRIARCA (DC) .....	118, 124, 130 e <i>passim</i>
PINNA (Com.-PDS) .....	134
POLLICE (Fed. Verdi) .....	132, 133, 135 e <i>passim</i>
SENESI (Com.-PDS) .....	143
ULIANICH (Sin. Ind.) .....	125, 132, 133 e <i>passim</i>
VIZZINI, ministro delle poste e delle telecomunicazioni .....	142, 144, 147

## MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 1991

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-bis)

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)

**(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporti favorevoli ai sensi dell'articolo 126 del Regolamento)**

PRESIDENTE .....	Pag. 155, 160, 164 e <i>passim</i>
ANDÒ (DC), relatore alla Commissione ...	184, 185, 186 e <i>passim</i>
CHIMENTI (DC) .....	165

D'AMELIO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici .....	Pag. 159, 164, 166 e <i>passim</i>
LAURIA (DC) .....	165
LIBERTINI (Rifond. Com.) ...	159, 160, 164 e <i>passim</i>
MARIOTTI (Fed. Eur. Ec.) ...	168, 174, 175 e <i>passim</i>
MARNIGA (PSI), relatore alla Commissione .....	159, 164, 165 e <i>passim</i>
NEPI, sottosegretario di Stato per i trasporti .....	184, 185, 186 e <i>passim</i>
PATRIARCA (DC) .....	165, 168, 174 e <i>passim</i>
PINNA (Com.-PDS) .....	166, 189, 190 e <i>passim</i>
REZZONICO (DC), relatore alla Commissione .....	168, 169, 170 e <i>passim</i>
SENESI (Com.-PDS) .....	166, 172, 176 e <i>passim</i>

## VENERDÌ 27 DICEMBRE 1991

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» (2944-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 9 e 9-quater)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati  
**(Esame congiunto. Rapporto favorevole, ai sensi dell'articolo 126 del Regolamento)**

PRESIDENTE, f.f. relatore alla Commissione .....	Pag. 196, 198, 199 e <i>passim</i>
BERNINI, ministro dei trasporti .....	198
PATRIARCA (DC) .....	198
PRANDINI, ministro dei lavori pubblici .....	198
VELLA (PSI) .....	199



MARTEDÌ 8 OTTOBRE 1991

**Presidenza del Presidente BERNARDI**

*I lavori hanno inizio alle ore 16,15.*

**«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-bis)**

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis)

**«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)**

(Esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9), Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11), Stato di previsione del Ministero della marina mercantile e per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)».

Prego il senatore Andò di riferire alla Commissione sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 3003.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, signor Sottosegretario, colleghi, cercherò di essere stringato per consentire alla Commissione di mantenere i tempi prefissati: questo dibattito è un'occasione per dare uno sguardo generale ai settori di competenza della

nostra Commissione e, in un anno che sarà comunque segnato dalle scadenze elettorali, lo spazio per un'attività legislativa non potrà che essere abbastanza limitato.

La discussione che ci accingiamo a svolgere potrà rappresentare un'occasione di riflessione complessiva sulle prospettive di medio e lungo periodo più che su quelle di breve periodo. D'altronde in questa sede non vi sono grandi possibilità di incidenza sulla manovra finanziaria.

Sicuramente anche il settore delle poste va ricondotto nel quadro dei principi generali sottesi alla manovra finanziaria e di bilancio per il 1992. Noi ne conosciamo gli orientamenti di massima, che sono stati ampiamente pubblicizzati ed oggetto di dibattito politico, ed ora possiamo cominciare a verificare le articolazioni delle singole proposte. Certamente la difficoltà della situazione economica del paese e le caratteristiche strutturali di taluni punti di crisi che dobbiamo superare evidenziano come obiettivo fondamentale quello della diminuzione del *deficit* e del recupero della economicità delle gestioni. Questa filosofia, per la verità, è presente nel settore delle poste già da alcuni anni.

Con la legge finanziaria del 1988 si concretizzò un'importante inversione di tendenza allorquando fu imposta la riduzione del 15 per cento annuo della sovvenzione a copertura del *deficit*. Questa stessa strada continua ad essere seguita anche dai documenti contabili di programmazione per il 1992. Vi è una previsione di disavanzo di 1.666 miliardi, ma ricordo che tale previsione era di 1.809 miliardi nel 1991 e di 2.390 nel 1985. Ciò significa che il disegno di riduzione del disavanzo continua ad essere perseguito con coerenza dal Governo e dall'amministrazione. Certamente continua a sussistere una situazione di *deficit* sulla quale incidono sia le spese di gestione sia alcuni oneri impropri; basti pensare all'espletamento dei compiti in sostituzione di altri organi istituzionali dello Stato. Inoltre incidono sicuramente le spese per il personale, che sono rilevanti: nel 1990 rappresentavano il 76 per cento delle spese correnti ed anche nel 1992 questa spesa continuerà ad esser dominante rispetto alle altre, con un aumento di 688 miliardi.

Sicuramente è difficile dare un giudizio sul problema del trascinarsi degli effetti del rinnovo del contratto di lavoro con una visione esclusivamente settoriale, limitata al comparto delle poste. Si tratta comunque di un problema del quale il disegno di legge finanziaria cerca di farsi carico. Uno dei punti in discussione è appunto quello della fissazione degli indici programmati di lievitazione delle spese per il personale. In questo stesso quadro si muove la previsione per il personale del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Occorre tener presente che tale spesa incideva per il 73,5 per cento nel 1987, per il 74,6 per cento nel 1988, per il 75,4 per cento nel 1989 e - come detto - per il 76 per cento nel 1990.

Vi sono però anche problemi di efficienza determinati da cause antiche di distribuzione del personale che ancora non ha raggiunto un equilibrio ottimale sul piano territoriale e funzionale.

D'altra parte io vorrei segnalare che appunto l'anno che è trascorso è stato particolarmente significativo sul piano della politica del personale dell'amministrazione. Con grande responsabilità e con indubbie difficoltà su una problematica di questo tipo c'è stato un accordo

sindacale che prevede un taglio di organici per 25.500 posti, l'utilizzo degli esuberanti di personale per sopperire a carenze degli uffici della stessa sede o provincia, fatte salve ovviamente le normative che concernono la mobilità e i diritti sulla mobilità, e che prevede inoltre la ristrutturazione del recapito. Vorrei dire che questo è un tentativo molto serio di trovare una forma di responsabile collaborazione nello stesso segno e lungo la stessa direttrice da parte dell'amministrazione e delle organizzazioni sindacali. E bene farà il Parlamento a supportare con estrema attenzione questa linea di tendenza che, vorrei ricordare, è innovativa per il comparto del pubblico impiego.

Quando si parla dei problemi della macchina postale si deve anche ricordare, assieme a tutte le questioni aperte, che l'efficienza del servizio sembra essere in via di miglioramento. I tempi di recapito sono valutati in 3-6 giorni per le lettere, in 8 per le stampe, in 6 per i pacchi; le lettere nel 1988, cioè tre anni fa, avevano una media di tempo di recapito di cinque giorni. Quindi dei miglioramenti sul piano dell'efficienza e della gestione del servizio indubbiamente ci sono stati. Certo, siamo lontani dagli esempi tedeschi o inglesi o di altre parti d'Europa dove però, sia le condizioni di partenza, sia le condizioni di distribuzione funzionale del personale e le più complessive condizioni culturali e strutturali del sistema nella sua globalità sono ben diverse.

#### Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI

(Segue: ANDÒ, relatore alla Commissione). Lungo la linea del recupero della efficienza e della riduzione del *deficit* si pone anche la norma dell'articolo 15 del disegno di legge n. 3004. Tale articolo prevede la soppressione di mille uffici postali sulla base del criterio delle 360 ore lavorate e della lontananza di non più di due chilometri; si prevedono anche nuove attività come la vendita dei biglietti delle lotterie, l'accettazione delle giocate del lotto e soprattutto la vendita delle tessere prepagate. Prevede la determinazione delle tariffe in relazione al tipo di traffico impostato. Devo dire che questa è una norma di respiro, non una norma di carattere congiunturale ed ha un'incidenza che vuole essere strutturale, tant'è che gli effetti vengono valutati non per il 1992, ma a regime dal 1993 in poi, in 50 miliardi e 100 miliardi per l'anno successivo. Questa norma indica una tendenza e siamo convinti che all'amministrazione e al Governo spettino una normativa di attuazione non semplice per la disparità dei singoli casi che dovranno essere regolamentati e sicuramente un grosso lavoro dovrà riguardare anche la controparte dei sindacati, per evitare che un fatto di razionalizzazione possa poi innescare momenti di conflittualità.

Abbiamo parlato poc'anzi dell'apertura ad altra attività e della possibilità di determinazione di tariffe in relazione al tipo di traffico impostato. Durante l'esame delle finanziarie degli anni scorsi sono stati presentati in Senato degli ordini del giorno per il mantenimento delle agevolazioni a favore della stampa periodica. Voglio solo ricordare che la posizione del Senato fu in passato unanime. Quest'anno noi

troviamo iscritti introiti per 600 miliardi; sappiamo che la Commissione tecnico-consultiva per l'editoria sta per esprimere il parere ed il Governo, con la richiesta di questo parere, può dire di avere svolto la sua parte. Certo, sotto il profilo formale questo è sicuramente vero, sotto quello sostanziale però bisogna che i tempi vengano accelerati, nei limiti del possibile, perchè indubbiamente la risoluzione di questo tema ha effetti sul disavanzo, ma anche su una trasparenza del settore ed anche su una migliore gestibilità dei processi lavorativi.

Ricordo le osservazioni che l'anno scorso il senatore Nieddu faceva su questo specifico tema della gestione dei processi di lavoro. Certamente limitarci a una valutazione delle quantità di bilancio può essere riduttivo se non accompagniamo il discorso del recupero dell'efficienza a quello della ricerca, della innovazione tecnologica, della posta celere, dell'elettronica, dei servizi, del portafoglio elettronico. Qui ci troviamo di fronte ad un problema per molti versi di carattere legislativo. Voi sapete che le leggi 39 e 43 sono in pratica alla conclusione e che quindi leggi di finanziamento speciale dovranno essere studiate e portate avanti dal Parlamento, probabilmente dal prossimo Parlamento.

Se questo può portare nell'immediato ad una riduzione delle spese di investimento e ad un aumento di 180 miliardi delle spese di gestione, sicuramente riguarda i problemi del settore postale come problemi di struttura di un comparto importante per le comunicazioni del paese, ma non può non essere preoccupante la mancanza di ipotesi organiche e di assistenza finanziaria alle stesse per la nuova politica degli investimenti. Vale la pena di ricordare a questo punto che i servizi di risparmio e di conti correnti postali fanno registrare una giacenza annua molto elevata di circa 160.000 miliardi.

A conclusione della parte che riguarda più specificamente l'amministrazione postale, una battuta non può sotto il profilo politico non essere destinata al nodo della legge di riforma. Voi ricordate che la legge di riforma del Ministero e sulla costituzione dell'ente era stata annunciata dal Governo anche in sede di questa Commissione; poi questo fu ripetuto in Aula nel corso dell'approvazione in prima lettura della legge di riforma del settore delle telecomunicazioni, come un impegno che doveva andare in parallelo con la riforma di tale settore. Ci sembra che questo parallelismo non ci sia stato, ed ora si aprono due soluzioni. La nostra speranza è di portare a conclusione la riforma del settore postale e a maturazione quella dell'amministrazione pubblica. Su ciò vi è un impegno che il Parlamento ha assunto nel senso di vagliare le proposte che verranno al riguardo. Mi permetto solo di dire che non si può pensare ad una struttura forte dell'amministrazione postale, per affrontare i compiti e le difficoltà dei prossimi anni, con un modello organizzativo qual è quello attuale.

Per quanto riguarda l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, il bilancio presenta 3.133 miliardi di entrate con un disavanzo di cassa di 917 miliardi che deriva dal diverso ritmo degli incassi e dei pagamenti, indipendentemente dal fatto che essi siano imputabili al conto della competenza o a quello dei residui. Il disavanzo di cassa dovrà essere valutato sotto il profilo gestionale, però il dato complessivo che emerge

dal bilancio dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici finisce con il confortare la linea seguita nell'ambito della recente riforma delle telecomunicazioni con i meccanismi che sono stati individuati; ed elimina anche l'ipotesi che vi sia una forma di spoliazione da parte dello Stato nel senso di un regalo al parastato. In realtà vi è una compensazione equilibrata.

È difficile trattare i temi relativi all'Azienda di Stato per i servizi telefonici nell'ambito dell'esame del bilancio per il 1992 nel momento in cui si ipotizza che il 1992 debba essere l'anno del suo trasferimento all'IRI. Tuttavia vorrei far rilevare come la politica di investimenti dell'azienda continui con il passo che era stato prefigurato e questa è una garanzia sul piano della strutturazione complessiva del settore delle telecomunicazioni nel paese. Certamente l'aver affrontato, seppure di passaggio, il tema della condizione finanziaria dell'azienda e della riforma delle telecomunicazioni potrebbe introdurre un'occasione politica di riflessione sulla privatizzazione nel settore e sulle aree che possono essere riservate al libero mercato.

Il tema è sicuramente complesso e va affrontato senza improvvise accelerazioni. Tuttavia, anche in relazione al dato finanziario di equilibrio dell'azienda e allo stato della riforma, va sottolineato come sia importante che nella delibera del CIPE vi siano elementi molto precisi per quanto riguarda gli spazi di libero mercato che potranno coesistere nell'area delle telecomunicazioni cui è strettamente collegato il settore dell'emittenza. A questo riguardo le comunicazioni rese dal ministro Vizzini al Parlamento rendono a tutti palese il fatto che un certo tempo è trascorso in qualche indugio non strettamente necessario per l'attuazione della legge di riforma dell'emittenza.

Avvicinandosi le scadenze di fine anno e comunque abbastanza in ritardo con la tempistica generale prevista dalla cosiddetta legge Mammi, sarebbe importante cogliere quest'occasione per fare il punto sullo stato e sui tempi degli adempimenti, cosa che dovrebbe rappresentare il presupposto per effettuare un approfondimento sui primi esiti della riforma in modo da poter individuare l'esigenza di effettuare, ormai nella prossima legislatura, i necessari correttivi.

In conclusione vorrei osservare che sia il discorso delle telecomunicazioni sia quello dell'emittenza, con le relative riforme, sia infine quello dell'amministrazione delle poste richiamano tutti una questione politica. Da questo punto di vista occorre una maturazione ulteriore ed il prossimo potrebbe essere un anno importante ai fini di una riforma del modo di essere e della cultura del Ministero delle poste che forse è prioritaria rispetto alla riforma strutturale affinché tale Ministero divenga sede di governo di un settore di estrema importanza nel paese, di un settore di frontiera sul piano delle tecnologie più avanzate.

Questi sono i brevi cenni introduttivi che volevo rendere alla Commissione ai fini dell'esame della tabella delle poste e delle telecomunicazioni. Sono convinto che, come ogni anno, i contributi e le osservazioni dei colleghi costituiranno uno stimolo per un miglioramento - qualora ve ne fossero i margini - della manovra finanziaria per quanto riguarda il settore di cui ci stiamo occupando e dell'azione politica che il Ministero dovrà portare avanti nell'anno 1992.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Andò per la sua esaustiva relazione.

Dovremmo ora passare alla relazione sulle tabelle 17 e 17-bis sulle parti collegate del disegno di legge finanziaria. Poichè non è ancora arrivato il rappresentante del Governo per la marina mercantile, sospendo momentaneamente la seduta.

*(I lavori, sospesi alle ore 16,45, vengono ripresi alle ore 17,10).*

### Presidenza del Presidente BERNARDI

PRESIDENTE. Prego il senatore Mariotti di riferire alla Commissione sulle Tabelle 17 e 17-bis e sulle parti ad esse collegate del disegno di legge n. 3003.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'occasione dell'esame e della discussione sulla tabella 17 e sulle parti collegate del disegno di legge finanziaria, relative al Ministero della marina mercantile, ci consente di analizzare in dettaglio, insieme alle più importanti poste finanziarie e alla previsione di spesa per il 1992, la situazione relativa alle più significative questioni del comparto e le prospettive di medio e di breve periodo.

Naturalmente tutte le riflessioni dovranno tener conto della prossima liberalizzazione del mercato unico europeo: una scadenza che pone non pochi problemi anche al settore che stiamo esaminando. Comunque, per inquadrare meglio il dibattito, a mio parere, è opportuno considerare le differenze globali fra le richieste dell'Amministrazione per il triennio '92-'94 e le previsioni inserite nella finanziaria '92.

Vediamo alcuni dati. Nella tabella A (parte corrente), le richieste dell'Amministrazione ammontano a L. 538,650 miliardi, le previste si riducono invece a L. 200 miliardi; di questi, 140 miliardi previo accantonamento negativo negli esercizi '93 e '94.

Nella tabella B (conto capitale) le richieste dell'Amministrazione sono di L. 3.652,400 miliardi mentre quelle previste sono di L. 1.115 miliardi.

Nella tabella C le richieste sono di L. 455,500 miliardi, mentre le somme previste sono di L. 215,500 miliardi.

Pertanto a fronte di una previsione globale di L. 4.646,550 miliardi vengono riconosciuti L. 1.530,500 miliardi, pari ad un terzo del fabbisogno minimo richiesto.

Con questa premessa è da considerare che nelle competenze del Ministero della marina mercantile rientra l'intera economia marittima in settori vitali per l'economia nazionale, dalla cantieristica, alla pesca, ai trasporti marittimi, alla tutela dell'ambiente marino e all'assetto delle coste.

Ho voluto fornire cifre, che ritengo significative, le quali mi esimono dal ripetere ancora una volta che i fondi a disposizione per questo Dicastero sono insufficienti.

E ciò maggiormente se si considera la scadenza ormai prossima del 1993.



Accanto all'aspetto finanziario emergono esigenze di modificazioni da apportare per consentire un ruolo adeguato alla flotta nazionale che, secondo gli ultimi dati disponibili, copre il 20,4 per cento delle importazioni ed il 19 per cento delle esportazioni effettuate via mare, rispetto ad un 40-50 per cento che sarebbe ottimale.

Nel '90 i conti della bilancia dei trasporti hanno fatto registrare un saldo negativo di 5.136 miliardi. I *deficit* ammontano, in particolare, a 2.340 miliardi per il comparto marittimo, a 1.108 miliardi per il comparto terrestre ed a 1.688 miliardi per il trasporto aereo. Il declino della flotta nazionale si lega, anche se in misura minore, al calo della flotta mercantile dei 12 paesi della CEE. Quest'ultima si è dimezzata, passando da 121 milioni di tonnellaggio stazza lorda nel 1980 a 59 milioni nel 1990.

In termini di quota della flotta mondiale il tonnellaggio registrato nella Comunità nel 1990 rappresentava il 14 per cento contro il 29,7 per cento del 1980. Tale negativa tendenza ha investito quasi tutti i comparti delle flotte CEE, fatte poche eccezioni tra cui particolarmente il trasporto dei contenitori il cui sviluppo si è sostanzialmente allineato alla flotta mondiale.

Sembra sempre più necessario affrontare, in sede comunitaria, il problema delle bandiere.

Le proposte della Commissione CEE, rappresentate ai paesi membri, si articolano su progetti di regolamento riguardanti l'istituzione di un registro unico europeo, la definizione di armatore comunitario e l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri, con l'eliminazione della cosiddetta riserva di cabotaggio alla bandiera nazionale. Trattasi di progetti attualmente all'esame del nostro paese per il quale essi hanno notevole rilevanza. È anche da segnalare, in tema di sostegno alla ristrutturazione della flotta, il disegno di legge di iniziativa governativa inteso a favorire il traffico di cabotaggio, il quale è volto, nelle intenzioni, a dare risposta alle sollecitazioni che, anche in sede di dibattito sul bilancio e la finanziaria, sono venute dalla nostra Commissione.

La cancellazione dalla legge finanziaria della dotazione di 30 miliardi, già prevista nella finanziaria '91-'93 per «interventi per il cabotaggio», creerà quantomeno uno slittamento nell'approvazione della legge in questione, arrecando pregiudizio non solo al comparto marittimo, ma a tutta l'economia nazionale. Infatti un profilo particolarmente rilevante delle diseconomie dell'attuale sistema è costituito più dal fatto che circa metà dei percorsi dell'autotrasporto sono effettuati a veicolo scarico raddoppiando quasi i consumi energetici; un altro aspetto di rilevanza sociale sono i costi causati dalla circolazione in termini di congestione, rumori, inquinamenti, incidenti.

Per quanto concerne poi la situazione dei porti italiani già da tempo era avvertita la necessità di adottare per il nostro paese una politica di adeguamento delle strutture e dei meccanismi dell'economia marittima che per molti versi non appariva più in grado di reggere la concorrenza internazionale.

È da dire che nella ripartizione modale del traffico interno merci la navigazione rappresenta, come peso percentuale, la seconda modalità di trasporto. Essa supera nettamente il trasporto su rotaia (20 per cento

contro il 12,1 per cento nel '90); inoltre attraverso i porti italiani transitano il 69,4 per cento delle merci importate ed il 45,9 per cento di quelle esportate.

Il principio della razionalizzazione del sistema portuale dovrebbe poi essere perseguito attraverso una nuova classificazione dei porti: nuove norme in tal senso dovrebbero essere emanate per pervenire alla valorizzazione dei porti più produttivi, capaci di dar valore aggiunto alle merci.

Per il settore del demanio marittimo la legge approvata quest'anno (programma straordinario per l'aggiornamento del catasto del demanio marittimo e la creazione di un'apposita banca dati) colmando un vuoto normativo da sempre fonte di perdite patrimoniali per lo Stato e di disagi e incertezze procedurali per gli uffici preposti, consente di individuare i beni del demanio, supportare più intensamente la lotta alle varie forme di abusivismo ed evitare un uso improprio di beni dalle specifiche caratteristiche di uso pubblico: consente altresì lo sviluppo del turismo balneare e del diportismo nautico con evidenti riflessi positivi non solo in merito all'utilizzo del tempo libero, favorendo l'attività ludica, ma anche, in maniera rilevante, sulla intera economia nazionale.

Il senatore Patriarca ha fatto giustamente notare come la legge sia in effetti bloccata. Faccio rilevare come una sua applicazione darebbe quegli effetti positivi che ci hanno indotto a seguire con attenzione l'*iter* del provvedimento stesso qui in Senato in sede di prima lettura. Anche per queste ragioni faccio riferimento a tale provvedimento ed auspico che si giunga ad una congrua conclusione conseguente alla impostazione data da noi qui in Senato.

Per quanto concerne il settore della cantieristica permane la necessità vitale di porre l'industria navalmeccanica in grado di competere con la sempre più agguerrita concorrenza internazionale.

Pur essendo da registrare risultati positivi e, di conseguenza, la salvaguardia di posti di lavoro, è ancora lontano un reale equilibrio fra domanda ed offerta di navi a prezzi competitivi e gli svantaggi comparativi dell'industria nazionale di settore in confronto a quelli del Nord Europa permangono tuttora. Sembra necessario pertanto assicurare la congrua disponibilità finanziaria alle leggi attuali di sostegno. Gli stanziamenti previsti peraltro non sono tutti disponibili e in parte non sono ancora operanti. Calcoli ministeriali assicurano una copertura che non va oltre il 40 per cento delle costruzioni. Si tratta inoltre di investimenti già effettuati e per i quali esiste aspettativa da parte degli interessati. L'interruzione di un flusso di interventi avrebbe fra le conseguenze anche possibili crisi aziendali.

Non meno importanti sono le iniziative per assicurare una più efficace protezione dell'ambiente ed un'intensificazione degli sforzi diretti ad evitare turbative agli equilibri dell'ecosistema marino.

In tale ambito appare degna di particolare menzione l'attività dell'IMO (organizzazione internazionale marittima) che nel 1990 ha prodotto una serie di iniziative intese all'affinamento delle regolamentazioni internazionali di materie quali l'assistenza e il salvataggio e la difesa dell'ambiente.

Il sistema denominato «sistema difesa mare» rappresenta il nucleo di riferimento su cui in Italia verrà costruito il sistema integrato di VIS (Vessel Traffic Services) nato sulla scia del progetto CEE cost. 301, per la sorveglianza e l'assistenza della navigazione marittima nonché la prevenzione degli incidenti e degli inquinamenti in mare.

Tanto più grave si appalesa, pertanto, la mancata previsione nella finanziaria per il 1992 della somma complessiva nel triennio 1992-94 di 200 miliardi, inizialmente destinati anche alla salvaguardia della vita umana in mare, bene primario che dovrebbe avere la priorità assoluta rispetto alle valutazioni di carattere meramente economico e finanziario.

Per il settore della pesca marittima, il piano triennale in atto 1991-93 può essere considerato il momento iniziale di un processo di profonda ristrutturazione della pesca italiana i cui risultati potranno valutarsi compiutamente soltanto nel medio-lungo periodo, allorché i sistemi introdotti saranno a regime e potranno essere valutati i ritorni biologici, economici e sociali delle iniziative attuate.

Si propongono come obiettivi essenziali: la regolazione dello sforzo di pesca, per armonizzare le esigenze di tutela e conservazione delle specie marine con quelle economiche delle imprese di pesca, l'ammmodernamento delle strutture a terra e della rete di distribuzione dei prodotti ittici; il miglioramento della bilancia commerciale della pesca.

Le prospettate iniziative e la conseguente loro attuazione non potranno contribuire al processo di modernizzazione del settore se contestualmente non saranno assicurate condizioni operative adeguate e tali da sfruttarne tutte le potenzialità.

Nella stessa direzione sostanzialmente si muovono le iniziative tese alla tutela dell'ecologia marina, come i provvedimenti con cui sono stati creati parchi e riserve marine.

Ed infine non si può non citare il settore della nautica da diporto, in continua espansione e con un rilevante incremento dei posti occupazionali, che comprende cantieri altamente specializzati e porti turistici, nonché diffuse e correlate attività indotte.

E come non rilevare che, nonostante ripetute sollecitazioni del relatore e della Commissione, l'iniziativa del Governo relativamente al disegno di legge sulla portualità turistica (assegnato all'8<sup>a</sup> Commissione da molto tempo) è completamente mancata negli ultimi anni? Anche qui ormai i tempi sono molto ristretti e mi sembra necessario rivolgere una sollecitazione al Governo, perché questo provvedimento potrebbe cambiare in senso sostanzialmente innovativo un settore con grande potenzialità di sviluppo e capacità produttiva. Non si vede come sia possibile che, in occasione dell'appuntamento annuale del Salone nautico di Genova, si rinnovi il nostro impegno ad ogni livello e poi, a distanza di anni, il disegno di legge giaccia ancora in Parlamento e non - lo ripeto e lo sottolineo - per sua responsabilità.

Riguardo alla situazione del Ministero della marina mercantile si devono infine rilevare gravi carenze quantitative del personale del Ministero in tutti i ruoli, livelli e qualifiche.

Tale carenza è stata più volte evidenziata dalla Corte dei conti nelle sue relazioni annuali al Parlamento.

Va infine ricordato che il Ministero della marina mercantile si avvale per la sua struttura periferica del Corpo della Capitaneria di porto che sta producendo un notevole sforzo di adeguamento del suo braccio operativo - denominato «Guardia costiera» - mediante l'acquisizione di sofisticati mezzi nautici, terrestri, di comunicazione radio elettrica ed anche aerei: è infatti recentissima la costituzione di reparti di volo.

Tale innovazione estremamente valida ed attuale sul piano strutturale ed operativo meriterebbe senz'altro di essere assunta come concetto di sviluppo funzionale più adeguato ai tempi, anche da parte di altri paesi europei, particolarmente da quelli comunitari.

È chiaro che l'impostazione delle tabelle non può soddisfare compiutamente chi affronta l'esame di un settore come questo che riteniamo di fondamentale importanza per l'economia del paese, in connessione vitale con il sistema generale dei trasporti, oltre che importante per altri aspetti che ho ricordato e che si riferiscono alla pesca marittima, alla tutela ambientale, alla salvaguardia del mare come elemento vitale per l'ecosistema.

È veramente difficile non prendere in esame gli aspetti di non positività inseriti nella proposta governativa. Ho cercato di metterli in evidenza; alcuni sono collegati alle disponibilità finanziarie; altri, come ad esempio per la cantieristica, possono essere affrontati e risolti senza impegni di spese.

Fatte queste considerazioni, sollecito il Governo a tener conto delle osservazioni che ancora una volta noi avanziamo, auspicando che vi siano interventi soprattutto nella parte che non impegna spese. Invito inoltre la Commissione, pur con molte critiche e non poche riserve, a dare un parere favorevole sia sulle tabella 17 e 17-bis che sulle parti ad esse collegate del disegno di legge finanziaria.

PATRIARCA. Signor Presidente, le chiederei di rinviare il seguito del dibattito ad altra seduta, per consentire alla Commissione di approfondire i temi emersi nella relazione.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 17,45.*

MERCOLEDÌ 9 OTTOBRE 1991

(Antimeridiana)

**Presidenza del Presidente BERNARDI**

*I lavori hanno inizio alle ore 10.*

**«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-*bis*)**

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-*bis*)

**«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)**

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9), Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11), Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-*bis*) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)».

Prego il senatore Rezzonico di riferire alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 3003.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, colleghi, lo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1991 prevedeva una spesa comples-

siva di 6.662 miliardi. Nel corso dell'anno diverse voci di spesa hanno portato gli impegni di parte corrente ed in conto capitale a 7.900 miliardi. La previsione della finanziaria 1992 opera un taglio di circa 1.000 miliardi in ordine agli impegni relativi al Ministero dei trasporti; dal punto di vista di un giudizio di massima relativo allo stato dell'economia del paese può essere accettato che anche questo Ministero sopporti una riduzione dei propri impegni di spesa; nella modalità della disaggregazione della spesa stessa emergono alcune valutazioni positive. Altri aspetti invece in ordine al sistema del trasporto pubblico del nostro paese possono determinare una valutazione più critica e forse richiedono qualche aggiustamento all'interno delle previsioni. Positivo è l'impegno conservato per quanto riguarda l'ammodernamento delle Ferrovie dello Stato. Sono confermati gli impegni di spesa relativi alla dotazione dell'ente, sia per quanto riguarda le infrastrutture (1.500 miliardi), sia per quanto riguarda le autorizzazioni a contrarre mutui (3.000 miliardi nel 1991 più 3.000 miliardi nel 1992). È confermata la compensazione a copertura del disavanzo del fondo pensioni per quanto concerne l'aumento della produttività dell'ente ed infine, in linea con i principi stabiliti dalla Comunità economica europea, si dà avvio al processo di risanamento finanziario mediante l'autorizzazione all'ente a reperire sul mercato dei capitali mezzi adeguati a ripianare le perdite d'esercizio.

Va rilevato tuttavia che è ancora pendente alla Camera dei deputati il disegno di legge di riforma delle Ferrovie dello Stato, la qual cosa, se per un verso non ha limitato l'attività del commissario straordinario (che, in sintonia con il Ministro, ha dato avvio a significative rivoluzioni strutturali nell'ambito dell'ente, attraverso la costituzione delle varie società, a partire dall'alta velocità), suscita tuttavia incertezze sul piano metodologico e giuridico in quanto senza una nuova legge non è possibile avere un quadro di riferimento certo dal punto di vista gestionale.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale è stata fatta un'operazione che ha un segno positivo, nel senso che si sono ritrovate risorse finanziarie per porre un punto fermo ai *deficit* accumulati da parte delle società di trasporto. Purtuttavia, nel rimaneggiamento delle cifre, c'è un elemento negativo, nel senso che per ripianare definitivamente a tutto il 1990 i *deficit* pregressi, sono stati utilizzati in parte anche i fondi destinati al rinnovo contrattuale, per cui si ha motivo di ritenere che questa positività per quanto riguarda il progresso, nella misura in cui non ci siano ulteriori risorse per quanto riguarda il comparto stesso, faccia correre il rischio di riaprire immediatamente i *deficit* per il 1992 e per gli anni a venire. Quindi sotto questo profilo si dovrà porre attenzione perchè, almeno per quanto riguarda questa voce, si possa trovare una quota di finanziamento che almeno in parte consenta di evitare una riapertura di debiti che, essendo accesi con le banche, comportano oneri finanziari significativi.

Ci sono poi alcune voci particolari che, a mio giudizio, necessitano di un'attenzione particolare da parte dei Ministri economici, e in primo luogo da parte del Ministro dei trasporti perchè, se l'impostazione viene lasciata così com'è, rimarrebbero aperte alcune problematiche molto importanti. In primo luogo vi è il problema non di dettaglio relativo al

disegno di legge per la ristrutturazione del settore dell'autotrasporto merci. Noi stiamo licenziando questo provvedimento che prevede alcuni finanziamenti che in parte vengono eliminati nell'ambito del progetto di finanziaria 1992; si tratta di voci peraltro non significative ma che è necessario ripristinare, altrimenti si corre il rischio di non poter approvare questa legge, che su proposta del Ministro era stata accolta con estremo favore da tutti gli operatori del settore perchè non è soltanto un provvedimento di spesa, ma è un progetto di legge che incentiva l'ammodernamento in tutto questo importante settore. Un secondo aspetto riguarda i sistemi ferroviari passanti delle aree metropolitane e i collegamenti aeroportuali. Non è previsto alcuno stanziamento e si corre il rischio, avendo esaurito i fondi già stanziati dalla finanziaria 1991, di lasciare queste opere a metà e quindi di fare delle diseconomie di sistema, perchè questi stanziamenti rischiano di non tradursi in progetti effettivi e quindi in opportunità di ammodernamento del settore stesso.

Un terzo aspetto riguarda il provvedimento sulle cosiddette metropolitane leggere. Nella previsione della legge finanziaria è stato confermato l'impegno per il 1993 ma, non essendoci alcuna posta per il 1992, si corre il rischio che il progetto di legge che è all'esame della Camera dei deputati e che verrà all'attenzione della nostra Commissione nei prossimi giorni, possa non completare il suo percorso legislativo in termini corretti. Infatti, se non esiste copertura nel 1992, essendo questo l'anno di competenza, il disegno di legge come tale non può essere finanziato e quindi non può essere approvato. Per contro ritengo che non siano necessarie cifre significative; basterebbe uno stanziamento di cinquanta miliardi, perchè si ha motivo di ritenere che le modalità con le quali è impostato il progetto di legge siano tali che per un anno siano possibili solo le fasi di avvio e di progettazione; quindi l'impegno di spesa viene a cadere effettivamente a partire dal 1993, ma la necessità di un'altra posta di bilancio è dettata dall'opportunità imprescindibile di dare avvio alla legge stessa.

LIBERTINI. Sarebbe, a mio avviso, necessaria una valutazione del fabbisogno; cioè, posto lo stato del sistema dei trasporti urbani, poste le esigenze di ordine energetico, ambientale, territoriale, eccetera, che cosa sarebbe necessario per affrontare i nodi del trasporto nelle grandi città? Se noi abbiamo questo orizzonte possiamo poi vedere le risorse disponibili e capire meglio come poterci muovere.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Questo conto lo si fa ogni volta; è un po' fuori dal mio schema mentale. Se noi andiamo a vedere quali sono le risorse necessarie per risolvere tutti i problemi del trasporto urbano, siamo nell'ordine di grandezza, secondo le stime, di 30.000 miliardi. Fatta questa valutazione di massima, dobbiamo cercare all'interno del sistema tutte le risorse utili disponibili. Da ultimo farò una proposta che, a mio giudizio, può consentire di attivare risorse che sono nelle pieghe del sistema e che potrebbero essere, con la necessaria volontà politica, utilizzate a questo fine, anche se non sono strettamente pertinenti alla finanziaria per il 1992. Noi abbiamo, ad esempio, nell'ambito della legge n. 385 un risparmio di spesa che si è determi-

nato per circa 1.000 miliardi per risparmio IVA da parte delle Ferrovie dello Stato, per effetto di un emendamento che riguarda le ferrovie concesse; questi 1.000 miliardi di per sè non sono nè nella legge finanziaria per il 1992, nè sono nel bilancio del Ministero dei trasporti, sono nel bilancio dell'ente che ha avuto, rispetto alle previsioni, un risparmio di spesa.

È la volontà politica del Ministro che, d'accordo con il Parlamento, decide di utilizzare questi 1.000 miliardi perchè essi rappresentano un recupero in termini di investimento che si colloca al di fuori della legge finanziaria per il 1992 e che, in un momento di ristrettezze di mezzi finanziari, può rappresentare un'opportunità da sfruttare.

Per quanto riguarda le metropolitane leggere, vi è una volontà espressa da parte di privati di finanziare in parte o totalmente alcune di queste linee. Occorre operare una scelta politica perchè ciò consentirebbe di mobilitare risorse in grado di fornire risposte almeno parziali al fabbisogno complessivo.

Vi è poi la questione degli aeroporti. In Italia abbiamo due aeroporti intercontinentali, quello di Fiumicino e quello della Malpensa. La ristrutturazione del primo è avviata verso la sua fase conclusiva mentre per il secondo siamo ancora lontani dall'obiettivo in termini di investimento. Poichè la società di gestione dell'aeroporto della Malpensa ha già impegnato al 95 per cento i finanziamenti precedenti, potrebbe essere opportuna una sollecitazione per un maggiore attenzione su questa tematica.

Vorrei infine svolgere due ulteriori osservazioni. La prima è di natura formale. Nella relazione alla tabella 10 è prevista una modulazione di esigenze finanziarie molto dettagliata per quanto riguarda le singole voci dei capi di spesa con una previsione di finanziamenti per il 1992-93, 1994-95 e 1995-96. Ciò appare non in sintonia con le cifre che, ad una prima analisi, sembrerebbero quelle minime necessarie da trovare all'interno della legge finanziaria e che tuttavia non emergono dalla lettura delle tabelle, per cui è opportuno operare una correzione almeno in termini formali.

Concludo con un'osservazione metodologica. Nella misura in cui abbiamo dato via libera alla legge per l'istituzione del CIPET, è opportuno che, a partire da questa legge finanziaria ora al nostro esame, tutti i finanziamenti passino attraverso il cosiddetto imbuto del CIPET che rappresenta il momento e il luogo in cui si verificano tutte le esigenze complessive del sistema onde poter canalizzare le poche ed insufficienti risorse disponibili affinchè la produttività della spesa e della gestione sia la massima possibile.

LIBERTINI. A me sembra che il *deficit* dell'ente Ferrovie dello Stato stia raggiungendo livelli inauditi. Qualche anno fa, sotto la gestione Schimberni, sembrava che tutto dovesse cambiare proprio in funzione della riduzione del *deficit* che invece si è andato sempre più allargando. So già che questo tema tornerà prepotentemente alla ribalta in sede di esame della manovra finanziaria nella 5<sup>a</sup> Commissione permanente.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame della tabella 9 e delle parti ad essa connesse del disegno di legge finanziaria.



Prego il senatore Marniga di riferire alla Commissione.

MARNIGA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, colleghi, vorrei svolgere alcune considerazioni di carattere generale sul bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per il 1992 e sul disegno di legge finanziaria per il 1992 prima di addentrarmi in alcune considerazioni particolari relative alla tabella 9 e alla postazione di bilancio.

La riconosciuta esigenza di perseguire una politica di risanamento della nostra economia, non disgiunta dalla finalità di assicurare continuità della fase di rientro dall'inflazione, si pone in stretta correlazione ad una politica rigorosa di bilancio, che incida sull'entità del disavanzo pubblico e sulla quantificazione della spesa, ed in particolare riesca a controllare effettivamente i meccanismi automatici che determinano ormai l'abituale sfondamento dei tetti del *deficit* pubblico.

Il Ministero del tesoro ha impartito direttive per l'impostazione dei bilanci di competenza e di cassa per il 1992, nonché per il bilancio pluriennale di competenza per il triennio 1992-1994.

In particolare, nel porre l'accento sulle necessità di procedere ad un risanamento di medio periodo della nostra economia, unitamente all'obiettivo di assicurare la continuità della fase di rientro dall'inflazione, il Tesoro ribadisce l'esigenza di perseguire una rigorosa politica di bilancio che incida sull'entità del disavanzo e la quantificazione della spesa.

Da quanto sopra, ci si dovrà pertanto preoccupare di individuare dei settori di intervento particolarmente influenti ai fini di una coerente formulazione del bilancio per il 1992.

In tale quadro, particolare attenzione si è ritenuto di dover dedicare all'analisi degli stanziamenti richiesti dagli uffici centrali e decentrati delle amministrazioni, al fine di valutare se le obiettive ulteriori necessità fossero compatibili con le linee programmatiche fissate dal Ministero del tesoro.

A tale proposito sembra opportuno rilevare che, nel contesto degli interventi finanziari a carico diretto dello Stato, un rilievo preminente assumono le esigenze dell'Amministrazione dei lavori pubblici, in relazione al tasso di produttività che i relativi investimenti sono in grado di assicurare.

Dobbiamo inoltre rilevare che l'Amministrazione dei lavori pubblici nel corso del 1990 e nei primi mesi del corrente esercizio finanziario ha continuato a sviluppare - pur nella carenza dei fondi a disposizione - una intensa attività che ha consentito di dare un impulso alle numerose iniziative già in corso, privilegiando i settori di intervento che, alla luce dei risultati fin qui conseguiti, presentassero obiettivamente maggiori necessità.

Passo quindi ad esaminare il bilancio di previsione per il 1992. Le più cospicue somme che, limitatamente ad alcuni settori, penso sia necessario richiedere e che possono essere aumentate rappresentano il risultato di un'analisi particolarmente incisiva che ha evidenziato reali necessità indispensabili a garantire la continuità degli interventi.

Per la parte corrente, rifacendomi anche in parte alle richieste che il Ministero aveva formulato e che per molti versi sono state disattese, vi è la richiesta di uno stanziamento sul capitolo 1136 di 100 miliardi

per avviare con apparecchiature tecnologicamente più avanzate l'attuale sistema informatico, nel quadro di una più adeguata funzionalità, in rapporto anche alle esigenze rappresentate dai vari servizi dell'Amministrazione proprio in questo settore. Infatti, in contrapposizione alle ormai lente procedure tecnico-amministrative, si tratta di mantenere e di sviluppare, oltre a quelli già avviati, i nuovi progetti aventi una grande rilevanza ai fini istituzionali anche per il buon funzionamento del Ministero. Forse in alternativa si potrebbe anche proporre di poter contare su un accantonamento nella proposta di legge finanziaria al fine di avviare una programmazione ripartita in più anni, quindi nel triennio, per l'automazione dei servizi del Ministero.

Per quanto riguarda invece il capitolo 2001, anche qui l'Amministrazione aveva avanzato una proposta di dotazione di competenze di circa 8 miliardi, contro i 4 che sono stati accordati, di cui 3 destinati al funzionamento del centro di coordinamento per la sicurezza della circolazione stradale, istituito ai sensi della legge n. 556 del 1988 di conversione del famoso decreto-legge n. 465. In particolare risulterebbe necessario far presente che lo stanziamento globale del capitolo è inadeguato ai compiti sia ordinari, che agli ulteriori compiti che il legislatore affida all'amministrazione dei lavori pubblici. Basti solo pensare al riguardo al provvedimento di delega al Governo per la presentazione del codice della strada. Al di là delle polemiche, questo compito c'è e su di esso non è stato operato alcun aggiornamento, soprattutto per quanto riguarda il fenomeno inflattivo. Anche qui c'è una dotazione di competenza, tanto per fare un riferimento, che data al 1960, di 2 miliardi e se facessimo il conto della svalutazione dal 1960 ad oggi andremmo sulle decine di miliardi. Quindi la riduzione di questo stanziamento limita in larga misura gli interventi che si potrebbero effettuare nel settore dell'educazione stradale, mentre l'importo di 3 miliardi riservato al funzionamento del centro di coordinamento non è sufficiente a coprire le sole spese di funzionamento dello stesso.

Sarebbe quindi opportuno sottolineare che tale opera, la cui sede operativa si trova al centro di Grottarossa, ha assunto anche ultimamente una grande importanza non solo come servizio di informazione per i cittadini, ma anche come punto strategico di rilevamento di una serie di dati che concernono il traffico, anche ai fini di una seria politica di continua informazione sulla sicurezza stradale.

Passando al capitolo 2801, relativo alla manutenzione, riparazione ed illuminazione dei porti, a fronte di una richiesta di 55 miliardi è stata corrisposta una assegnazione di 26 miliardi. Con questo capitolo si prevedono interventi di manutenzione e riparazione delle opere marittime che riguardano una serie di interventi che devono comunque essere fatti. Quindi su questo capitolo gravano anche le spese per il mantenimento e il funzionamento dei mezzi, che risentono della continua lievitazione dei costi dei prodotti petroliferi e di tutti gli altri materiali che costituiscono le dotazioni di bordo dei mezzi stessi, quelle del personale operaio e del personale addetto alla manutenzione degli scafi. Le assegnazioni su questo capitolo dagli anni 1980 al 1991 hanno subito sì degli incrementi, ma del tutto irrilevanti e modesti rispetto al tasso di inflazione; direi che arrivati a questo punto si può addirittura ragionevolmente temere che, data la scarsità di opere per gli interventi

su questi mezzi in dotazione, essi siano destinati a un sempre maggiore e gravissimo degrado. Credo che si debbano richiedere a questo proposito maggiori stanziamenti prima che il degrado dei nostri porti diventi tale non solo da richiedere grosse somme per riparazioni e manutenzioni, ma anche da far preferire altri scali marittimi rispetto a quelli italiani, con una perdita di traffico per i porti nazionali.

Il capitolo 7501, che riguarda gli interventi nel settore delle costruzioni e riparazioni di opere marittime, risulta anche questo sottostimato in relazione agli urgenti e indifferibili investimenti nei porti stessi e nelle opere foranee. In particolare, su un litorale di 7.456 chilometri, abbiamo 170 porti, di cui 77 di interesse nazionale, quindi quasi la metà. Di questi ultimi 36 sono di seconda categoria, prima classe, cioè per attività commerciali; 41 di prima categoria, per la sicurezza dello Stato e della navigazione generale. I porti di prima categoria, molto sovente, hanno anche classifica della seconda categoria, seconda, terza e quarta classe. Per questi la competenza dello Stato resta limitata alle opere foranee, al mantenimento dei fondali e all'edilizia demaniale marittima. Per le altre opere portuali quali banchine, attrezzature, eccetera, la funzione amministrativa è demandata alle regioni (seconda e terza classe) o ai comuni (quarta classe).

Per tutti i porti non di interesse nazionale lo Stato provvede ad eseguire interventi in tutti i fabbricati ove hanno sede gli uffici di amministrazioni statali quali circondari e locali marittimi, pubblica sicurezza, dogana, vigili del fuoco, Guardia di finanza e carabinieri.

Per le opere foranee non può essere sottaciuto quanto disposto dall'articolo 107 del regolamento n. 713 del 1904 del testo unico sui porti, spiagge e fari, e le gravi esperienze dei crolli delle opere foranee dei porti di Genova nel febbraio 1955 e di Palermo nell'ottobre del 1973, impongono una verifica dei manufatti.

Sul capitolo 7701 - per il quale la richiesta dei fondi è stata quantificata in 200 miliardi - vengono annualmente iscritti gli stanziamenti per la realizzazione degli interventi di costruzione e di sistemazione delle opere idrauliche di competenza statale.

Va rilevato che gli obiettivi finora conseguiti nel settore delle opere idrauliche, pur apprezzabili per aver garantito una sufficiente sicurezza idraulica nelle zone più critiche, potrebbero risultare compromessi qualora gli interventi attuali non venissero coordinati con altre opere da realizzare lungo i corsi d'acqua principali del territorio nazionale.

Le opere di completamento che gli uffici decentrati più frequentemente segnalano sono strettamente connesse con quelle realizzate o in corso di realizzazione perchè costituiscono stralci di progetti generali già approvati per la sistemazione idraulica di un corso d'acqua o perchè riguardano manufatti di regolazione degli scolmatori o sistemazioni di punti particolari quali gli sbocchi a mare e le confluenze.

All'esigenza, poi, di assicurare una continuità funzionale delle opere di completamento con quelle attuate secondo programmi sinora finanziati si affianca quella di realizzare al più presto altre opere urgenti ed indifferibili, che, se non soddisfatte, potrebbero determinare situazioni di rischio su numerosi corsi d'acqua.

Va anche rilevato che le opere da eseguire sono destinate a garantire un grado minimo di sicurezza idraulica nei tratti del reticolo

idrografico dei paesi maggiormente esposti a ricorrenti eventi di piena e a proteggere dalle inondazioni i centri abitati o importanti insediamenti agricolo-industriali.

Per il settore dell'edilizia demaniale è da rilevare che la insufficienza dei fondi riservati al capitolo 8405 permette solo sporadici interventi nell'ambito dell'adeguamento degli edifici pubblici alle vigenti disposizioni in tema di prevenzione degli incendi non consentendo un'adeguata attività conoscitiva in tema di urgenti indagini sugli immobili demaniali.

Infatti, esistono edifici che, se abbandonati al degrado del tempo, potrebbero essere irrecuperabili.

Inoltre, molte volte è dato riscontrare come il tempestivo restauro di un edificio possa risolvere i problemi specifici di un'intera zona.

È da tempo che l'opinione pubblica, la stampa, la televisione hanno preso coscienza dell'esistenza di opere appartenenti al demanio e al patrimonio dello Stato e degli enti pubblici o comunque destinate all'uso pubblico che per diverse ragioni non possono attualmente essere destinate alla loro funzione in assenza di interventi di manutenzione e completamento, con l'effetto inevitabile di aggravare la situazione di degrado incombente ove non si provveda in tempi brevi.

Voglio anche ricordare che nella requisitoria pronunciata in occasione del giudizio sul conto del patrimonio dello Stato per il 1990, il procuratore generale della Corte dei conti ha, tra l'altro, richiamato le amministrazioni ad una più attenta gestione degli immobili che lo Stato possiede e che non sempre sono utilizzati al meglio.

L'auspicato completamento delle opere di edilizia demaniale richiede, naturalmente, l'utilizzazione di risorse finanziarie che attraverso una opportuna programmazione pluriennale consenta di raggiungere il risultato.

Per quanto riguarda il capitolo 8405, è coerente richiedere che la legge di bilancio stanzi qualcosa di più proprio per consentire di completare gli interventi già iniziati e per attivare ulteriori interventi considerati prioritari. La somma che si richiede è abbastanza consistente perchè dovrà essere ripartita tra i vari provveditorati regionali alle opere pubbliche, che sono 18, cui si aggiungerà l'assessorato ai lavori pubblici della regione Sardegna.

Per quanto riguarda il capitolo 9004, l'utilizzo dei fondi stanziati è subordinato al verificarsi di eventi calamitosi. Per effetto di tali eventi, è necessario intervenire d'urgenza a tutela della pubblica incolumità con opere che hanno carattere provvisorio. Purtroppo frequentemente avvengono fenomeni di tale natura, che sono anche di particolare gravità e recano ingenti danni alle opere e agli insediamenti civili e industriali. Per il 1992 la dotazione di bilancio su tale capitolo sembrerebbe ad una prima analisi dal lato contabile abbastanza elevata; però c'è già una finalizzazione all'interno di questo stanziamento che prevede 103 miliardi per il proseguimento di interventi per la ricostruzione della città di Ancona. Alla fine lo stanziamento non fa che confermare lo stesso importo assegnato per il 1991, cioè circa 23 miliardi.

Le statistiche dimostrano che per gli interventi da attuare in questo settore le dotazioni di bilancio si sono dimostrate inferiori - e più passa il tempo, più lo sono - alle reali necessità, tanto che il Governo si è

visto più volte costretto ad approvare specifici provvedimenti speciali per il finanziamento degli interventi più urgenti.

Passo ad un altro capitolo, quello relativo ai danni di guerra, il 9301. Sarebbe anche qui opportuno far presente che l'articolo 92 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 ha delegato alle regioni l'esercizio di funzioni amministrative in materia di ricostruzione dei beni distrutti dagli eventi bellici; però ha mantenuto allo Stato l'intervento sui beni di proprietà dello Stato stesso. La dotazione di spesa per l'anno 1992 per un importo di 5 miliardi non è certo sufficiente per il completamento dei lavori che sono già stati avviati. Quindi anche per questo capitolo si dovrebbe prevedere un aumento.

Passo ora ad alcune considerazioni sul disegno di legge finanziaria. Le accennate direttive del Ministero del tesoro dovranno essere corredate da un documento che contenga ogni valido elemento per l'elaborazione del disegno di legge finanziaria, al fine di individuare quali provvedimenti legislativi offrano elementi per una più realistica valutazione, nella prospettiva del contenimento del disavanzo. In particolare, poi, per quanto attiene alla ripartizione delle leggi di spesa a carattere pluriennale, dovranno essere riconsiderate le scadenze indicate nelle varie tabelle, che formano parte integrante della finanziaria, al fine di prospettare una diversa e più produttiva rimodulazione, finalizzata al miglioramento della produttività e del tasso di efficienza della spesa. Si dovrebbe quindi indirizzare verso il settore degli investimenti produttivi una più consistente aliquota delle risorse disponibili. Si avanzano ipotesi di intervento che postulano la destinazione delle disponibilità finanziarie verso i settori che, per unanime riconoscimento, hanno assunto il ruolo di forza trainante nel contesto delle iniziative volte a conseguire un effettivo rilancio dell'apparato produttivo. Quindi, aderendo agli orientamenti delineati nelle citate direttive, mi sembra doveroso verificare se l'ammontare degli stanziamenti integrativi dei diversi settori di intervento si riveli compatibile con le finalità tipiche di una politica di sviluppo e di risanamento, alle quali si è sopra accennato, alla luce anche degli stanziamenti assicurati dalle leggi speciali. Tale considerazione ha, ovviamente, sollecitato un discorso globale, riferito cioè a tutti gli interventi di competenza di questo Ministero. È emersa la obiettiva necessità di richiedere ulteriori disponibilità per consentire, da un lato la completa realizzazione dei programmi attualmente in avanzata fase di esecuzione, e dall'altro l'attuazione di ulteriori interventi, non più procrastinabili.

Per quanto riguarda il settore della casa, sappiamo che presso le competenti Commissioni parlamentari è in discussione l'apposito disegno di legge che prevede l'abolizione dell'equo canone, la riforma degli IACP, il reperimento dei fondi per l'edilizia residenziale e il concorso del risparmio privato alla realizzazione di abitazioni. Contemporaneamente si prevede l'attivazione di un fondo sociale per integrare il pagamento dell'affitto di una casa dignitosa, rapportata alla composizione del nucleo familiare, per la parte eccedente il venti per cento del reddito, atteso che ogni famiglia, per l'affitto, non dovrà spendere più di un quinto delle proprie disponibilità. Questo comporterà un costo,

almeno nella fase iniziale, di circa 2.000 miliardi, ben lontano dai 2 miliardi l'anno autorizzati nella tabella A del disegno di legge finanziaria in esame.

In merito poi al settore dell'edilizia monumentale, spiace dover rilevare che un settore così importante non trovi analogo riconoscimento. Le disponibilità sono irrisorie (45 miliardi assicurati con il disegno di legge di bilancio) e non consentono alcuna programmazione; non sono nemmeno sufficienti a far fronte agli interventi più indispensabili, attesa la suddivisione della predetta somma di 45 miliardi tra 18 provveditorati regionali alle opere pubbliche e un assessorato dei lavori pubblici.

Relativamente al settore della difesa del suolo ed al finanziamento di un secondo triennio della legge n. 183 del 1989, che ha consentito la costituzione delle Autorità di bacino e del Comitato nazionale per la difesa del suolo, voglio rilevare che i complessi problemi organizzativi connessi alle innovazioni istituzionali proposti dalla citata legge n. 183 hanno determinato uno slittamento di circa un anno e mezzo nei tempi previsti. L'*iter* di attuazione della riforma fin qui realizzatosi, i fabbisogni urgenti di intervento rappresentati dalle diverse Autorità di bacino, già in sede di predisposizione degli schemi previsionali e programmatici di cui all'articolo 31 della legge e l'esigenza di un adeguato tempo per poter procedere nello spirito della legge alla redazione della prima «pianificazione di bacino», evidenziano oggi la necessità di prevedere un secondo periodo triennale di tipo transitorio ma, al tempo stesso, anticipatorio dell'assetto di regime, sia per quanto riguarda l'azione di pianificazione vera e propria, sia per quanto concerne l'avvio della piena operatività delle nuove strutture, uscendo dalla attuale fase di precarietà funzionale, logistica e di dotazioni organiche. In tal senso, ad utile riferimento per un dimensionamento efficace e congruo delle risorse, valgono da una parte le previsioni generali a suo tempo proposte dalla stessa commissione De Marchi, i rilevanti fabbisogni espressi attraverso gli schemi previsionali e programmatici a livello di ciascun bacino e le esigenze recentemente indicate dalle Autorità di bacino, e dall'altra il significativo livello di risorse comunque stanziato nel triennio 1989-1992 nelle materie che afferiscono alla legge n. 183 del 1989, ancorchè definite nell'ambito di diversi provvedimenti legislativi.

Per dare significativa attuazione all'azione da sviluppare mediante i citati programmi triennali si è ritenuto opportuno prevedere una dotazione, su base annua, di almeno 3.000 miliardi.

Tale dimensione finanziaria si è determinata a partire da diverse considerazioni inerenti sia la dimensione orientativa fin qui emersa in ordine ai fabbisogni generali di intervento sul territorio e sulle relative urgenze, sia la esigenza di determinare quale significativo avanzamento dell'azione di riforma introdotta dalla legge n. 183 del 1989 in materia di difesa del suolo, un primo reale momento di canalizzazione unitaria e utilizzazione organica nello spirito della predetta normativa delle risorse finanziarie complessive disponibili per l'azione pubblica nella suddetta materia.

La stessa già citata commissione De Marchi ha previsto una necessità di spesa per la difesa del suolo e la sistemazione idraulica pari

ad uno stanziamento medio annuo a valori attuali di circa 5.080 miliardi l'anno per i primi cinque anni per decrescere proporzionalmente negli anni successivi.

Per quanto sopra risulta sostanzialmente ragionevole attestare l'entità del finanziamento in questione, per l'arco temporale 1992-94, intorno alle dimensioni suesposte.

Risulta spiacevole, invece, constatare che la proposta di legge finanziaria 1992 contiene una autorizzazione di spesa triennale di soli 324 miliardi articolata rispettivamente in 28 miliardi per il 1992 e 148 miliardi per ciascuno degli anni 1993 e 1994.

In merito agli interventi in favore di Venezia e della sua laguna in attuazione della legge n. 90 del 29 novembre 1984, quali il riequilibrio idrogeologico della laguna, l'arresto e l'inversione del processo di degrado del bacino lagunare, la difesa degli insediamenti urbani dalle «acque alte» eccetera hanno formato oggetto di studi, progetti, sperimentazioni e opere per un totale di 380 miliardi di lire negli ultimi quattro anni.

Intendimento del Ministero dei lavori pubblici era avviare nel corso del 1992 gli studi finalizzati alla individuazione dei diversi aspetti della gestione dell'ecosistema ed avviare il progetto esecutivo delle opere alle bocche rendendo così possibile l'inizio dei lavori nel 1993 e la loro ultimazione entro l'anno 2000. Il rinforzo dei litorali potrà invece essere interamente completato entro il 1997.

Nel periodo di attività 1987-1991, il complesso degli interventi per la salvaguardia fisica della laguna è stato già definito nei suoi contenuti, programmato e concretamente avviato. Alla luce degli studi, delle progettazioni, delle sperimentazioni e delle opere eseguite, la realizzazione degli interventi per la difesa di Venezia dalle acque alte e per il riequilibrio idromorfologico della sua laguna avrebbe potuto essere ultimata entro il 2000.

Per conseguire questo obiettivo era previsto uno stanziamento stimato in 4.800 miliardi. Il programma generale, infatti, aggiornato nella riunione del 10 settembre 1991 dal comitato tecnico del magistrato alle acque di Venezia è inserito nella «Convenzione quadro» per l'attuazione del piano generale degli interventi, approvata dal comitato dei Ministri nella seduta del 19 giugno 1991 per un importo complessivo di lire 5.412.5 miliardi.

Tutto quanto sopra, rischia di essere vanificato in quanto gli esigui stanziamenti (inseriti nella tabella D per 100 miliardi per il 1992 e nella tabella F per 60,3 miliardi per ciascuno degli anni 1992 e 1993) e l'accantonamento preordinato nella tabella B a partire dall'anno 1993 per l'importo di 150 miliardi per l'anno stesso e 250 miliardi per il 1994, non fanno che procrastinare la realizzazione di opere tanto attese.

Per quanto riguarda le leggi pluriennali, il Ministero dei lavori pubblici ha dovuto affrontare «sacrifici» per circa 1.200 miliardi slittati in parte al 1993 e in parte al 1994 con un contenimento della spesa per investimenti che - qualora non accompagnata da una oculata valutazione dei suoi effetti redistributivi e strutturali - può comportare seri problemi economici.

Il sistema degli stanziamenti autorizzati con la riserva di una loro «rimodulazione» o «slittamento» nel tempo non è certo il metodo

migliore per consentire di attuare una politica degli investimenti. Si tenga presente il ruolo del Ministero dei lavori pubblici nel comparto degli investimenti e delle opere pubbliche con una rilevante influenza nel sistema economico, in quanto contribuisce a mantenere un livello di produzione atto a contenere la disoccupazione e ad incrementare le risorse del paese, ed opera proprio in quei settori di primaria importanza anche dal punto di vista turistico.

Il freno che ormai da qualche anno è imposto agli investimenti, oltre a rinviare la realizzazione delle opere, rende le somme insufficienti al completamento delle stesse a causa del continuo lievitare dei prezzi.

In Italia gli investimenti in opere pubbliche rappresentano la metà della media della CEE e le possibilità di finanziarie le opere con i fondi pubblici risultano limitate in quanto il rilancio della politica infrastrutturale appare frenato dal peso del *deficit* e la mancanza di risorse non consente nemmeno il mantenimento parziale dell'esistente.

Il bilancio dell'Anas è allegato alla tabella 9 del Ministero dei lavori pubblici.

L'attività istituzionale dell'Azienda è volta quasi esclusivamente al raggiungimento di scopi di interesse collettivo rientranti nei fini propri dello Stato: questa caratteristica fa sì che la quasi totalità delle sue entrate sia costituita da contributi a carico del bilancio statale. La misura del contributo annuale statale è determinata con un meccanismo risalente all'articolo 26, lettera *a*), della legge n. 59 del 1961, modificato dall'articolo 3 della legge n. 181 del 1962.

In particolare, il suo adeguamento alle crescenti esigenze dell'Azienda è, in parte assicurato dalla legge stessa nella quale è precisato che, per ogni esercizio, il contributo non potrà essere inferiore a quello dell'esercizio precedente aumentato di una quota pari al 2,2 per cento dell'introito complessivo da parte dello Stato per imposte di fabbricazione sulla benzina, sugli olii minerali e per tasse di circolazione.

La misura del contributo viene individuata annualmente nella tabella C della legge finanziaria ed il predetto meccanismo assicura all'Anas una certa autonomia. Per l'anno in corso le spese in conto capitale destinate agli investimenti ammontano a circa 4.300 miliardi, ripartite essenzialmente nei seguenti aggregati: riparazione di strade (manutenzione ordinaria), circa 350 miliardi; costruzione, sistemazione e miglioramento delle strade, circa 1.200 miliardi; opere di completamento, circa 2.200 miliardi; straordinaria manutenzione, circa 350 miliardi; la parte residua, circa 200 miliardi, è destinata all'acquisto di macchinari, potenziamento del sistema informatico, rilievi aereofotogrammetrici, indagini geognostiche, eccetera. A tali finanziamenti occorre aggiungere il ricavato di parte (circa 2.000 miliardi) dei mutui accesi per il finanziamento del piano triennale 1991-1993 ed autorizzati con la legge finanziaria del 1991. Tali fondi sono stati ripartiti per 1.500 miliardi a favore delle opere di completamento e per 500 miliardi per la costruzione, sistemazione e miglioramento delle strade.

A causa dell'insufficienza dei fondi destinati alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade, l'Anas è stata costretta a chiedere, per il 1992, un incremento di disponibilità per poter eseguire almeno gli interventi indispensabili per la sicurezza della circolazione. Tale



incremento non risolve il problema della manutenzione, per il quale sono necessari interventi più incisivi.

Negli anni 1992, 1993 e 1994 i 6.000 miliardi di mutui consentiti dalla legge finanziaria 1991 verranno ripartiti con le stesse modalità man mano che i mutui verranno stipulati, in ragione di 2.000 miliardi l'anno. Il piano triennale 1991-1993 (terzo stralcio attuativo del piano decennale), esaminato dalle competenti Commissioni parlamentari che hanno espresso il proprio parere favorevole nell'importo complessivo di 27.000 miliardi, risulta carente di copertura delle spese in quanto la possibilità di accensione dei mutui per ulteriori 2.000 miliardi - così come risulta dalla tabella C allegata al disegno di legge finanziaria - appare insufficiente per lo scopo. La situazione si appalesa sempre più preoccupante se si considera che i fondi autorizzati dalle leggi pluriennali inseriti nella tabella F sono stati rimodulati, e quindi vengono fatti slittare al 1993 ed al 1994, per un importo complessivo di 900 miliardi.

Infine ricordo che il piano triennale comprende la seguente suddivisione: per maggiori costi relativi a progetti esaminati, 500 miliardi; per manutenzioni ordinarie e straordinarie e recupero manutentorio, 4.000 miliardi; per direttrice primaria fuori quota, 4.200 miliardi; per autostrade in concessione, 2.300 miliardi; per il potenziamento della viabilità statale e interventi su strade provinciali, 16.000 miliardi. Per tale ultimo punto l'Anas ha già approvato e in parte affidato lavori per complessivi 4.600 miliardi e ha già redatto progettazioni per un importo di circa 1.200 miliardi, avvalendosi del disposto dell'articolo 5 della legge n. 181 del 1962 che consente di impegnare per gli esercizi successivi a quello di competenza le somme autorizzate per l'anno in corso. Si consideri che l'Anas ha oggi un patrimonio di oltre 46.000 chilometri di strade e autostrade che, con stima cautelativa, può essere valutato in 450.000 miliardi.

PRESIDENTE. Sospendo brevemente la seduta.

*(I lavori, sospesi alle ore 11,15, vengono ripresi alle ore 12,20).*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulla tabella 10 e sulle parti del disegno di legge n. 3003 ad essa collegata.

VELLA. Signor Presidente, l'impostazione della tabella 10 sembra favorire una migliore evoluzione della politica globale di interventi nel settore dei trasporti. È questo un fatto positivo che intendiamo sottolineare.

Le risorse completamente destinate allo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 possono considerarsi soddisfacenti; ciò tenuto anche conto delle necessità imposte dal risanamento del *deficit* dello Stato. L'impostazione della tabella risente positivamente di alcuni strumenti che oggi abbiamo a disposizione sul piano della programmazione. La redazione del piano funzionale triennale, ad esempio, ha già fatto registrare notevoli miglioramenti, così come la definizione del piano degli interporti e di quello della rete

idroviaria padano-veneta, che hanno consentito un'articolazione intermodale indispensabile per un sistema di trasporti moderno e funzionale.

L'elemento più qualificante che ritroviamo nella tabella 10 è rappresentato dalla grande rilevanza data alle spese di investimento tese ad aumentare la qualità del servizio e ad assicurare la mobilità delle persone e delle merci in un'ottica che travalica i confini nazionali e inserisce il nostro sistema dei trasporti in quello degli scambi internazionali, con particolare considerazione all'area dell'Europa centro-orientale. Occorre rimarcare che la situazione tende ad un miglioramento organizzativo anche in relazione ad un altro organismo di cui oggi possiamo disporre. Mi riferisco al CIPET e credo che nuovi orizzonti si aprano sul piano della programmazione proprio grazie all'istituzione di questo importante organismo, anche se ancora stiamo pagando lo scotto dei ritardi finora accumulati.

Penso inoltre che valga la pena di sottolineare come ulteriore elemento positivo il diretto coinvolgimento delle Commissioni parlamentari nella programmazione del settore dei trasporti. Non vi è più un'impostazione programmatica a livello tecnico calata dall'alto che rendeva semplicemente notarile l'attività delle Commissioni parlamentari che si limitavano a registrare il lavoro svolto in altre sedi.

Vorrei ora fare alcuni brevi cenni su alcuni aspetti della tabella 10, in particolare sul trasporto pubblico locale. Anche noi condividiamo alcune preoccupazioni espresse nella relazione circa il costo del trasporto pubblico locale che in gran parte viene determinato dalla congestione del traffico non solo nelle grandi aree urbane e nelle metropoli. Tale fenomeno si può e si deve affrontare attraverso la realizzazione di infrastrutture e l'incentivazione del trasporto pubblico a guida vincolata, nonchè tramite la realizzazione di un sistema di interscambio gomma-rotai. Anche per questo settore vale la pena esprimere un giudizio positivo sulla misura degli interventi previsti.

Uno dei problemi che, lungi dall'essere superato, resta invece tra quelli più gravi è rappresentato dal ripiano del disavanzo delle aziende di trasporto pubblico, nella convinzione - derivante dall'esame dei vari bilanci - che gli impegni per tali aziende derivanti dal pagamento di interessi aggravano notevolmente gli oneri di spesa. Nell'area del trasporto pubblico locale occorre compiere uno sforzo per investire le regioni di maggiori funzioni nella fase della programmazione. Quest'ultima non può essere calata dall'alto, anche perchè le regioni forniscono maggiori garanzie sul fatto che la programmazione stessa sia collegata alle esigenze reali dei territori interessati.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, mi limito a notare lo sforzo compiuto per il miglioramento delle strutture aeroportuali attraverso l'attuazione del piano quinquennale e di quello di assistenza al volo. In questo settore permangono molti problemi legati ai ritardi che si registrano nella realizzazione delle strutture, delle apparecchiature e di quanto altro è necessario per rendere quel servizio almeno confrontabile con quello offerto da altri paesi europei. Alcuni ritardi, ad esempio, potrebbero essere recuperati per quanto riguarda la realizzazione di strutture importanti come quelle relative agli aeroporti internazionali di Roma e di Milano.

Per quanto riguarda il trasporto merci occorre mettere in rilievo lo sforzo compiuto sul piano legislativo e delle risorse ad esso destinate. Con soddisfazione possiamo dire che il disegno di legge sull'autotrasporto rappresenta un mezzo legislativo capace di fornire risposte positive e in grado di migliorare la situazione soprattutto in relazione ad un'esigenza da tempo unanimemente riconosciuta e alla quale però non si riusciva a dare la giusta soddisfazione. Mi riferisco all'opportunità di favorire l'associazionismo e con il provvedimento a cui mi sono riferito si è riusciti a passare dalle enunciazioni ad una fase più vicina all'effettiva realizzazione di quelle finalità da più parti riconosciute.

Anche la legge del 4 agosto 1990 per quanto riguarda il trasporto delle merci ci consente di vedere più da vicino la realizzazione e la realizzabilità di strutture per favorire l'intermodalità. C'è da notare anche l'impegno posto dal Ministro competente per quanto riguarda la soluzione di uno dei problemi più gravi, quello relativo ai valichi. Credo che gli interventi che sono stati registrati anche in questo settore siano molto significativi e di questo dobbiamo dare atto all'impegno personale del Ministro.

Voglio fare infine un cenno al sistema ferroviario. Credo che l'approvazione del piano di ristrutturazione per il risanamento delle Ferrovie dello Stato ci consenta di avere una maggiore fiducia per una migliore gestione dell'ente. Però non c'è dubbio che ora occorre attuare anche il piano triennale per migliorare la qualità del servizio e per ridurre i tempi di percorrenza. Occorre accelerare, ad esempio, la realizzazione dei programmi per l'alta velocità e occorrono maggiori finanziamenti per realizzare i programmi, ad esempio privilegiare il servizio di trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma.

Queste erano alcune considerazioni che volevo fare addentrandomi nel dibattito sulla tabella n. 10. Vorrei comunque terminare con un'osservazione proprio sull'aspetto ultimamente considerato, cioè il sistema ferroviario. Noi riteniamo che ci debba essere un impegno generale, complessivo, perchè si possa superare l'attuale organizzazione incentrata ancora sulla gestione commissariale. Riteniamo che la gestione commissariale sia connotata da una straordinarietà e quindi da una difficoltà e noi tutti non possiamo far altro che riconoscerla; ma fintanto che c'è la gestione commissariale dobbiamo avere la certezza che questa eccezionalità, questa straordinarietà permane e che permangono totalmente le problematiche che abbiamo davanti. Dobbiamo muoverci per eliminare le cause che ancora oggi giustificano la presenza di una organizzazione che noi riteniamo anacronistica e non rispondente alla funzionalità del servizio.

Con queste considerazioni concordo circa un parere favorevole sulla tabella 10.

ANDÒ. Onorevole Ministro, onorevole Presidente, io non sarei intervenuto in questo dibattito, rimettendomi senz'altro alle conseguenti e puntuali osservazioni rese dal relatore nella sua esposizione. Se, invece, un intervento ritengo fare è per sottolineare al Ministro una situazione di particolare disagio, chiedendogli di risolverla. Come parlamentare meridionale, siciliano, messinese, sento molto questa

situazione e credo che la cosa sia comune peraltro anche ad altri colleghi dei vari Gruppi in questa Aula.

Sino ad una settimana fa si è discusso se dovesse essere prima il Senato o la Camera ad esaminare il disegno di legge per la progettazione del ponte sullo Stretto di Messina, per il compimento degli studi progettuali. Sembrerebbe quasi una sorta di presa in giro del Parlamento il fatto che nel documento finanziario il riferimento alla posta dei 15 miliardi per il 1992 e a quelli del 1993 sia scomparso. Credo che si tratti di un errore tecnico. E tuttavia chiedo che il Governo con molta chiarezza faccia luce e che, se di errore si tratta, provveda a promuovere gli emendamenti necessari in sede di Commissione bilancio per risolvere la questione.

Vorrei inoltre, come già espresso da altri colleghi, una parola chiara sulle poste in bilancio per le spese di cui all'articolo 15, comma 13, della finanziaria per il 1988. Alcuni colleghi ricorderanno che io allora ero molto perplesso sul meccanismo che era stato inventato, e questo perchè sostenevo che esso era contraddittorio con l'impostazione in bilancio, in tabella A, in rapporto all'immediata spendibilità di queste somme. Il fatto stesso che ne parliamo per la legge finanziaria del 1992 significa che queste perplessità avevano una ragione e tuttavia, essendo stato reso noto alle istituzioni messinesi che nessuna somma è stata distratta, oltre i primi 50 miliardi, dallo stanziamento di 300 miliardi e che l'assenza di una ottantina di miliardi sarebbe dovuta all'accordo di programma e alla convenzione dell'accordo di programma, attendendosi solo la registrazione dell'atto da parte della Corte dei conti, questa informazione noi la vorremmo confermata autorevolmente perchè resti agli atti parlamentari. È questa una vicenda locale, seppure di interesse obiettivo nazionale per l'importanza del nodo dello Stretto di Messina, e richiama la preoccupazione per la strategia complessiva dei trasporti nell'Italia meridionale che riteniamo di dover sottolineare in questa sede. Si tratta di una sorta di non sufficiente attenzione alle esigenze di una infrastrutturazione prioritaria del Mezzogiorno, perchè si diminuisca il ritardo rispetto alle altre regioni del paese nella logica propria degli orientamenti della politica comunitaria. Il riferimento è al tema dell'alta velocità, che rischia di essere un ulteriore motivo di penalizzazione e di ritardo, invece che di integrazione, delle regioni meridionali. Questo tema vorrei ricordarlo anche per conoscere in questa sede il parere del Ministro dopo gli incontri che ci sono stati sull'argomento con il ministro per il Mezzogiorno, onorevole Mannino. Tuttavia non vorrei collegare questi interventi soltanto a degli elementi, pur puntuali, che provengono dall'esperienza politica di ognuno di noi.

Vorrei far riferimento ad altri quattro temi che a mio parere caratterizzano la manovra finanziaria relativa alla politica dei trasporti. Per quanto riguarda il tema delle metropolitane leggere, si nutrono serie preoccupazioni che l'attività legislativa del Parlamento possa essere penalizzata o addirittura paralizzata da una sua contraddizione con le previsioni di bilancio. Mi rendo conto che, da un punto di vista politico, si possa prevedere un rinvio o un rallentamento nei tempi di iniziativa legislativa. Ciò però costituisce un grave momento di contraddizione tra le linee dettate dall'Esecutivo e quelle fissate dal Legislativo,

il che certamente non va nel senso dell'economicità della produzione legislativa e dell'attività amministrativa.

Per altri versi questo tema può essere ripreso anche per l'autotrasporto merci. È questo un settore nell'ambito del quale in questi ultimi anni il dibattito si è concentrato sui fatti e sulle quantità, mentre è mancata una riflessione su una politica di innovazione.

La stessa vicenda del Brennero mi ha fatto pensare che alcuni aspetti di qualità tecnologica potevano essere utilmente tenuti presenti per impiantare una strategia che in futuro possa evitare una situazione di sostanziale inferiorità del nostro paese nel rapporto con gli altri paesi confinanti.

Il terzo problema riguarda la questione che è stata all'ordine del giorno di questa Commissione per una recente serie di audizioni sulla condizione aeroportuale del nostro paese. Accenno a tale questione per titoli, convinto che proprio rispetto alla funzionalità e al quadro istituzionale che presiede alla gestione degli aeroporti si gioca buona parte delle prospettive della funzionalità del traffico aereo in Italia nel prossimo futuro. Avendo lavorato, insieme ad altri colleghi, molto assiduamente intorno alla questione del CIPET, mi permetto di esprimere una preoccupazione - sicuramente non ancora un rammarico - per il fatto che questo strumento tarda ad entrare, per così dire, a regime. Noi lo abbiamo immaginato come uno strumento forte e importante per la programmazione e la gestione della politica dei trasporti al fine di operare nell'ambito di questo un salto di qualità. Esso inoltre rappresentava un segnale importante del modo di lavorare collegiale da parte del Governo e della pubblica amministrazione. Chiediamo pertanto al Ministro, che sappiamo essere stato estremamente sensibile a questi temi, di voler cogliere nell'attuale discussione motivi e ragioni per rafforzare la sua convinta testimonianza a favore dello strumento di cui stiamo discutendo, affinché un domani non si debba pensare che anche questa è risultata un'occasione perduta e quindi un ulteriore motivo di delegittimazione di strumenti legislativi ed amministrativi, in una stagione in cui troppo spesso rischiamo di condurre con grande rapidità alla delegittimazione le decisioni sulle quali noi stessi ci siamo confrontati e per le quali ci siamo battuti per poterle affermare.

ULIANICH. Signor Presidente, certamente la gestione del ministro Bernini ha significato qualcosa nell'amministrazione del Dicastero dei trasporti e di ciò occorre dare atto al Ministro stesso dato che non sono mancate nè mancano competenza e capacità di azione politica. In questi ultimi anni ho notato un salto di qualità nella gestione del Ministero dei trasporti, anche se ci troviamo in una fase di transizione e di cambiamenti. L'essenziale è che il cambiamento e la transizione non diventino momenti permanenti. Un invito quindi al ministro dei trasporti Bernini affinché, pur nell'ambito della collegialità di Governo, faccia valere le ragioni del suo Dicastero che certamente non abbracciano questioni personali ma realtà obiettivamente difficili del nostro paese.

In sede di esame della manovra finanziaria occorre tener conto dell'azione legislativa compiuta dalla nostra Commissione. Nel biennio

1990-1991 abbiamo licenziato una serie di leggi da giudicare positivamente ai fini della politica dei trasporti, anche se restano dei problemi certamente da affrontare in questa sede.

Nel mio intervento vorrei tener conto di alcuni punti della relazione della Corte dei conti. Mi riferisco innanzitutto al ripianamento dei disavanzi per quanto riguarda le gestioni commissariali. Vorrei sottolineare come sia necessario affrontare questo problema perchè, stando a quanto ci dice la Corte dei conti, il quadro complessivo risulta ulteriormente complicato dallo snaturamento sostanziale delle gestioni commissariali che frequentemente perdono le loro caratteristiche intrinseche di eccezionalità e provvisorietà per essere prorogate per anni, cristallizzando nel tempo situazioni certamente anomale sul piano politico.

Un altro punto sul quale vorrei richiamare l'attenzione riguarda il potenziamento delle strutture periferiche. Rispetto ad altri paesi europei ci troviamo abbastanza arretrati per quanto riguarda il controllo periodico di ogni tipo di autoveicolo. In Germania, ad esempio, i possessori di qualunque autoveicolo, non solo di quelli adibiti al trasporto merci, ricevono l'invito, a partire dal secondo anno successivo all'acquisto, ad effettuare un periodico controllo del veicolo stesso. Ciò in Italia ancora non esiste, per cui capita di incontrare in città o nelle autostrade degli autoveicoli a motore *diesel* che emettono un fumo infernale ad alto grado di inquinamento. Si tratta di problemi evidenti anche al semplice cittadino e che dovrebbero essere affrontati sistematicamente. È vero che sono stati ultimati i lavori relativi a 10 stazioni di controllo e sono in corso lavori per un'altra sessantina, ma ancora non si è giunti ad effettuare un controllo sistematico.

Di un altro punto, quello dell'autotrasporto merci, abbiamo già parlato tante volte ed è inutile ripetersi. Noi siamo al di sotto ancora del 13 per cento del totale, per quello che riguarda il trasporto ferroviario, ci troviamo alla metà della media dei paesi europei e si deve certamente incrementare l'intermodalità. Mi pare che dei passi siano stati compiuti in questa direzione; è necessario però agire con grande speditezza per eliminare i ritardi.

Vi è poi un altro punto che riguarda gli interventi di ristrutturazione del mercato, per quanto attiene alla razionalizzazione dell'autotrasporto, mediante la riduzione del numero dei veicoli per la vetustà del parco circolante. Se facciamo dei raffronti con i paesi comunitari, rileviamo che abbiamo circa due milioni e mezzo di veicoli industriali che per il 40 per cento hanno una anzianità superiore ai nove anni. Questo è un problema che va affrontato non solo dal Ministero dei trasporti, anche se certamente una qualche responsabilità ricade su questo Ministero.

Per quello che riguarda l'aviazione civile, occorre giungere finalmente a definire le norme concernenti la sicurezza del volo e su questo piano, signor Ministro, mi permetterei di puntualizzare la seguente dichiarazione. Corrono voci circa presunte pressioni di una altissima autorità dello Stato per impedire la proroga dell'indagine giudiziaria circa il disastro di Ustica. Pur ritenendo assolutamente tendenziose simili voci, considerata la serietà, la dirittura morale e l'esigenza di chiarezza di quella altissima personalità, vorrei affermare non l'oppor-

tunità, quanto la necessità che si continui ad indagare oltre il 31 dicembre 1991 perchè, bloccando di fatto l'indagine, si arrecherebbe gravissima ingiustizia ai familiari delle vittime e si premierebbero i fautori attivi o passivi del depistaggio dell'inchiesta giudiziaria. Vorrei quindi pregare il ministro Bernini, per quanto di sua competenza, di intervenire perchè non si perpetui lo scandalo del frazionamento dell'indagine stessa.

Per quello che riguarda il settore specifico, sul quale sono intervenuto più volte, della viabilità, per quanto di competenza del Ministero dei trasporti e di quello del Mezzogiorno, lei sa, signor Ministro, quale è la mia posizione, chiarita in diverse occasioni. Tocco un tema che è già stato affrontato dal collega Andò, ma lo faccio non certo per motivi regionalistici o provincialistici, non avendo interesse di alcun genere neppure elettorale nella zona. Ne parlo semplicemente perchè mi pare che lo iato tra Sud, Centro e Nord progressivamente si vada approfondendo e ritengo necessario richiamare l'attenzione sua, signor Ministro, sul fatto che è necessario un intervento a partire già dal materiale rotabile. Inviterei il Ministro a viaggiare in incognita su questi treni. Non c'è neanche la delimitazione precisa dei numeri dei vagoni per quello che riguarda gli IC. Vi sono disguidi che denotano da parte dei funzionari addetti e preposti a questi servizi una mancanza di volontà addirittura in merito a questioni di ordine e di pulizia minimale. Quanto volte capita che non funzionino gli impianti di refrigerazione degli IC! Quante volte è capitato di trovare in vagoni degli IC l'illuminazione non funzionante! Tutto questo va tenuto presente anche perchè il cittadino del Meridione si sente menomato quando va al Nord e si trova di fronte a materiale qualitativamente diverso. Vogliamo eliminare questi elementi veramente umilianti?

Per quello che riguarda la linea veloce, lei ha detto una volta che da Napoli a Milano c'è una quantità di persone viaggianti che in qualche modo possono rendere ragione dell'istituzione di una linea veloce. Però c'è da tener conto che anche dalla Sicilia a Napoli questo potrebbe avvenire. La destinazione non è necessariamente solo Milano, ma potrebbe essere Napoli o Roma per chi parte dalla Sicilia. Quindi riterrei opportuno che un discorso del genere venisse rivisitato.

Il collega Andò ha parlato anche della progettazione relativa allo Stretto di Messina ed io sono intervenuto in questa Commissione chiedendo al Presidente una serie di dati, che fino a questo momento non mi sono ancora pervenuti. Direi, signor Ministro, che sarebbe opportuno rispetto alla progettazione dello Stretto di Messina tener conto dell'esistenza di altri progetti. Credo che uno Stato dovrebbe avere l'interesse a fare raffronti, a non giocare soltanto su una pedina ma su una scacchiera più ampia, a vedere dove minori eventualmente possano essere i costi, anche rispetto a progettazioni già redatte, e questo anche per una spesa trasparente dei denari dello Stato.

PINNA. Signor Presidente, signor Ministro, mio malgrado devo tornare ancora una volta su alcuni aspetti di cui questa Commissione altre volte si è occupata, anche attraverso un apposito sopralluogo, che però non mi sembra abbia fino a questo momento sortito risultati di rilievo. Io credo che la legge finanziaria e quella di bilancio dovrebbero

costituire un fondamentale momento di programmazione, di impiego delle risorse, di verifica di quanto si è fatto precedentemente nell'anno trascorso ed eventualmente nel corso del triennio, nell'ottica del riequilibrio degli impegni in vista di uno sviluppo del paese che sia tendenzialmente nella direzione del riequilibrio.

Devo invece rilevare che il rischio che vedo in questa finanziaria ed in particolare nella tabella ora al nostro esame è che gli squilibri già presenti ed evidenziati nel corso di questo dibattito possano essere accentuati. Mentre nel settore ferroviario si procede giustamente ad avviare la realizzazione dei primi tratti di alta velocità partendo dal Nord e scendendo verso il Mezzogiorno - iniziativa utile ed importante, anzi avviata in ritardo rispetto ad altri paesi europei - devo però anche evidenziare il fatto che in altre parti del paese si procede a smantellare quel minimo di strutture e di servizi ferroviari esistente e talvolta realizzato nel secolo scorso, in alcuni casi addirittura ad opera di un altro Stato. Mi riferisco evidentemente ad una regione, la Sardegna, che non avrà una popolazione numericamente rilevante rispetto ad altre ma che è una fra le più estese in Italia.

Uno degli obiettivi di fondo del piano generale dei trasporti consiste nell'individuazione e realizzazione dei cosiddetti corridoi sardo-continentali che dovrebbero essere realizzati attraverso le diverse modalità: la dorsale ferroviaria da Cagliari a Porto Torres e quella da Cagliari ad Olbia, la strada n. 131 e infine le navi della Tirrenia e delle Ferrovie dello Stato. A questo riguardo si è molto discusso e scritto, sono stati assunti impegni in ordine alla cosiddetta continuità territoriale trattandosi dell'isola avente dimensione regionale più lontana rispetto al resto del territorio nazionale; una continuità territoriale che dovrebbe significare un sistema di trasporti in grado di assicurare un collegamento rapido e di ridurre o addirittura abbattere le diseconomie di cui soffre la Sardegna in quanto il costo del trasporto dalla e per la Sardegna costa più di quello che si riferisce ad una distanza equivalente sul resto del territorio nazionale.

La legge n. 17 del 1981 a suo tempo individuò la soluzione di questi problemi nella rettifica della dorsale ferroviaria e nella previsione della sua elettrificazione. Questo impegno fu confermato in modo più dettagliato attraverso la firma di un protocollo di intesa fra il Governo Craxi e la regione Sardegna riguardante gli investimenti per le rettifiche necessarie, per l'accelerazione del processo di elettrificazione, per l'abbattimento dei tempi di percorrenza che furono specificati, come obiettivo finale ad opere completate, in riferimento alle tratte più lunghe, da Porto Torres a Cagliari e viceversa e da Cagliari ad Olbia e viceversa.

Il piano decennale dell'Anas, sulla base di parametri obiettivi, prevede che le risorse da assegnare alla regione Sardegna si aggirino, per quanto riguarda la viabilità statale, intorno al 5-6 per cento del complesso delle risorse nazionali. Il piano decennale di risanamento e sviluppo delle Ferrovie dello Stato prevede per la stessa regione investimenti per una cifra pari a circa il 7 per cento delle risorse nazionali. A me sembra ingiustificabile ed inspiegabile una previsione di queste dimensioni che è squilibrata rispetto ad altre regioni del Nord e persino rispetto ad altre regioni del Mezzogiorno. Come ulteriore



aggravante, la gran parte degli interventi, pur modestissimi rispetto alla massa di spesa complessiva prevista nel piano decennale, è rinviata al prossimo millennio; e sappiamo benissimo che cosa vuol dire di questi tempi un rinvio di previsioni di spesa non dico nell'arco del triennio ma addirittura al termine del decennio che, in questo caso, coincide con l'inizio del terzo millennio.

Si tratta di aspetti estremamente preoccupanti e vorrei sapere dal Ministro se le previsioni della legge n. 17 del 1981, e gli impegni assunti successivamente dal Governo Craxi e da quelli successivi nel settore dei trasporti valgono anche per il settore ferroviario ed in particolare se per la Sardegna, che credo continui ad appartenere allo Stato italiano, è prevedibile non dico un sistema ad alta velocità - perchè abbiamo il senso della concretezza e della realtà - ma quanto meno un sistema ferroviario che sia economicamente, oltre che per tempi di percorrenza, appetibile ed utilizzabile.

Inoltre, anche se si tratta di un problema non di competenza del ministro Bernini il quale però potrà portarlo all'attenzione collegiale del Governo, la Sardegna è l'unica regione italiana priva di autostrade. Essendo inesistente, a causa dei tempi di percorrenza che ricordavo, un adeguato sistema di trasporti ferroviario, tutto il traffico pesante si riversa sulla «Carlo Felice» ormai denominata «la strada della morte» perchè ha visto un impressionante e drammatico aumento degli incidenti tale da portare quella strada ai massimi livelli nella graduatoria nazionale di pericolosità. È evidente allora che si pone il problema di una trasformazione in senso autostradale della «Carlo Felice» e nello stesso tempo quello del trasferimento quanto meno di una parte delle merci sulla modalità ferroviaria. La distanza tra Porto Torres e Cagliari è di circa 230 chilometri ed ancora maggiore è quella tra Olbia e Cagliari; si tratta quindi di tratte ferroviarie sufficientemente lunghe per essere competitive anche per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri. Aggiungo che Olbia è una delle porte fondamentali per l'ingresso in Sardegna. La tratta ferroviaria che dovrebbe essere destinata a realizzare la cosiddetta continuità territoriale è lunga soltanto 200 chilometri; per quella che dovrebbe essere la via d'ingresso e di uscita delle merci per e dalla Sardegna non vi è alcuna previsione di elettrificazione.

Chiedo al Ministro che su tutto ciò si faccia finalmente chiarezza, che si assumano impegni anche per modificare all'interno del disegno di legge finanziaria una previsione che rinvia al prossimo millennio un intervento per questa regione.

**PRESIDENTE.** Vorrei dire qualche parola per dare forza anche al discorso del Ministro circa il definanziamento del disegno di legge di ristrutturazione dell'autotrasporto merci, che si trova in seconda lettura, quindi è già passato per uno dei rami del Parlamento. Riflettendo su questo definanziamento mi pare di dover lamentare che ci si occupa dei problemi sempre e solo in occasione delle polemiche dei giornali, che le spese per investimenti vengono poi regolarmente sacrificate per una politica che qualche volta è sociale, qualche altre populista. Quando penso al trasporto merci nel terzo millennio penso ad un notevole cambiamento di scenario, ad una dilatazione dei mercati verso

l'Est, ma anche verso il Sud del mondo, per l'inevitabile coinvolgimento che questo comporta ad un incremento di interscambio di gigantesche proporzioni. Tutto ciò richiede una semplificazione del trasporto comunitario, la caduta delle barriere, una sofisticazione della domanda che impone al trasporto una maggiore specializzazione, tempi più certi ed una maggiore attenzione alla difesa dell'ambiente, aspetto anche questo che tocca da vicino il trasporto. Tutti questi fattori portano ad affermare la necessità di accelerare una politica di intermodalità, intermodalità per via marittima, per vie terrestri, attraverso gli interporti ed il potenziamento della strada ferrata e degli aeroporti. Tutto ciò porta a nutrire grosse preoccupazioni per il rifinanziamento della legge che ristruttura il trasporto merci italiano, oggi frammentato, frazionato in centinaia di migliaia di piccoli segmenti. Ho saputo che è stato recentemente pubblicato l'albo degli autotrasportatori, che è più voluminoso dell'enciclopedia Treccani. In questo contesto mi sembra di vedere ritardi notevoli, al di là dell'insufficienza degli stanziamenti, della politica italiana del trasporto sia per quanto riguarda la realizzazione di infrastrutture fisse, sia nella ristrutturazione del vettore stradale.

Vorrei fare mia anche una richiesta avanzata questa mattina dal senatore Visconti sull'opportunità di un'audizione, anche in tempi non immediati, del coordinatore del Segretariato del CIPET a proposito delle problematiche inerenti al piano dei trasporti, per vedere a che punto siamo con un discorso di politica e di programmazione generale. A titolo di esempio, vorrei ricordare che la più grande compagnia di trasporto marittimo di Francia con lo slogan «il mare non ci basta» ha lanciato una campagna per diversificare i suoi servizi anche per via terrestre ed è questa una tendenza che ritengo interessante e che va in qualche modo seguita. Perciò è necessario, è indispensabile che in questa legge finanziaria il finanziamento venga riportato a quei livelli che, seppure modesti, consentano di reintrodurre l'accantonamento relativo all'autotrasporto, e so che il Ministro certamente è il primo a rendersi conto della gravità della situazione. Questo anche per scongiurare la minacciata agitazione degli autotrasportatori che ci procurerebbe danni e ci costringerebbe, dopo averne subito i danni, a tirare di nuovo fuori quegli stanziamenti.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 13,30.*

MERCOLEDÌ 9 OTTOBRE 1991

(Pomeridiana)

**Presidenza del Presidente BERNARDI**

*I lavori hanno inizio alle ore 16,25.*

**«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-bis)**

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis)

**«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)**

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9), Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11), Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)».

Proseguiamo nell'esame della tabella 10 e della parti ad essa collegate del disegno di legge n. 3003.

COVELLO. Signor Presidente, vorrei approfittare della presenza del Ministro Bernini per svolgere alcune considerazioni che avrei preferito potessero essere ascoltate dall'avvocato Necci al quale peraltro ho già avuto occasione di far presente le problematiche che sto per affrontare. Non vorrei che il Ministro considerasse ripetitivo l'intervento che mi accingo a svolgere: non voglio porre un problema di pietismo, ma di orgoglio della gente del Mezzogiorno.

Voglio farmi interprete del pensiero di altri miei colleghi meridionali, in particolare di quelli calabresi, che non fanno parte di questa Commissione ed evidenziare le difficoltà che si incontrano rispetto al problema del finanziamento per la costruzione del ponte sullo stretto di Messina. Il 2 agosto scorso il Governo aveva varato un finanziamento di 40 miliardi per la progettazione ma stranamente sembra che tale previsione non sia più presente nel disegno di legge finanziaria.

Vi è poi il problema dell'alta velocità che, se non viene affrontato con una certa tempestività, penalizzerà la gente del Mezzogiorno in particolare ed alcuni settori importanti dell'economia non solo al Sud ma nell'intero territorio nazionale. Al problema della velocità dei trasporti si collegano quelli dell'agricoltura. È tutto legato ed è per questo che i problemi del finanziamento della progettazione del ponte sullo stretto e dell'alta velocità nel Mezzogiorno devono essere affrontati, visto che il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno si è dichiarato disponibile nell'ambito di un probabile accordo di programma.

LIBERTINI. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, sono molti anni ormai che, in sede politica e in sede tecnica, è emersa la necessità non di una correzione ma di un radicale mutamento del sistema dei trasporti. Negli anni passati è sorto un movimento riformatore all'interno del quale sono emerse posizioni anche diverse; successivamente questo movimento si è andato disperdendo ma sono rimasti libri, documenti, atti parlamentari.

Quando si parla di radicale cambiamento del sistema dei trasporti, sappiamo ormai che si intende un sistema assai meno orientato verso la gomma e più indirizzato verso la ferrovia e il cabotaggio per le merci e che sia caratterizzato, nelle aree urbane, da una forte presenza del mezzo pubblico, particolarmente di quello su ferro, e dall'integrazione dei vari mezzi di trasporto. Un sistema quindi sostanzialmente orientato verso l'intermodalità.

In realtà, al di là delle singole questioni che pure qui riproporremo con degli ordini del giorno specifici, non è accaduto nulla che vada nella direzione auspicata. Non abbiamo avuto affatto un nuovo sistema dei trasporti, il ruolo delle ferrovie è rimasto percentualmente quello che era, la gomma continua a dilagare, la costruzione di un metro di ferrovia appare opera irrealizzabile mentre con le terze corsie si raddoppiano in pratica le autostrade, il cabotaggio stenta a decollare, il divario tra Nord e Sud continua ad accrescersi e le città sono inquinate e paralizzate.

Chi avesse assistito ai dibattiti svoltisi in questa Commissione negli ultimi 10 anni e si rivolgesse poi a guardare qual è la situazione dei trasporti nel paese si domanderebbe se qui non si è svolta un'accademia relativa ad un altro paese rispetto a quello reale. Ciò che chiediamo è che il Governo affronti finalmente questo nodo di fondo ormai non più prorogabile: sappiamo infatti qual è il prezzo della situazione attuale in termini economici, ambientali, energetici e di sicurezza.

Non voglio affermare che gli altri paesi europei si trovino in situazioni ottimali da questo punto di vista, tanto è vero che anch'essi stanno cercando di cambiare. Tuttavia il nostro sistema è anomalo

perfino rispetto alla media dei paesi europei. Questo è un punto politico da sottolineare, altrimenti il «Palazzo» rischia di non farsi capire dal paese. È una questione di fondo che porremo anche attraverso gli ordini del giorno e gli emendamenti proponendo misure radicali.

In questo quadro negativo dal punto di vista dei risultati si inseriscono poi degli elementi particolari addirittura macroscopici. Uno di essi è il trasporto urbano. Siamo al minimo storico: mai si è speso meno per questo problema rispetto a quanto è previsto nel disegno di legge finanziaria al nostro esame. Affermare che si vuole rinnovare il sistema dei trasporti urbani con le cifre contenute nel disegno di legge finanziaria significa prendere in giro la gente. La verità è che quelle cifre sanciscono il fatto che nelle città il trasporto rimarrà quello che è. Ciò rappresenta un'altra dimostrazione che nulla accade nelle direzioni auspiccate perchè anzi si va verso un ulteriore sviluppo del trasporto automobilistico.

Una seconda questione da evidenziare nell'ambito del fallimento complessivo riguarda le ferrovie. Ricordo che quando scoppiò lo scandalo delle cosiddette lenzuola d'oro sembrava che si volesse procedere ad una opera di moralizzazione delle Ferrovie dello Stato attraverso la quale si sarebbe giunti anche ad una riduzione del disavanzo dell'ente. In realtà è successo che il commissariamento e la gestione Schimberni hanno portato al blocco dello sviluppo ferroviario. Se vi erano problemi di moralizzazione - e sicuramente ve ne erano! - rispetto alla gestione Ligato, questi sono aumentati e non certo diminuiti. Abbiamo assistito a vicende addirittura tragicomiche, come il sequestro delle automobili del Ministero a seguito di una richiesta da parte dell'imprenditore Graziano. Le Ferrovie dello Stato hanno subito un grave colpo e bisognerà anche cercare di capire perchè allora la grande stampa abbia tanto appoggiato questa operazione di azzeramento per poi cessare di mostrare preoccupazione in ordine al problema della moralizzazione. Quando si sono bloccati gli investimenti ferroviari il problema è stato risolto.

Successivamente si è giunti alla nomina dell'avvocato Necci. Ho già avuto modo di dargli atto di un tentativo di riprendere lo sviluppo ferroviario e qualcosa si è visto. Tuttavia ancora non si è rimesso in moto neanche il progetto che si era delineato con la gestione precedente e a cui il disegno di legge finanziaria fa riferimento soltanto in modo parziale, un progetto globale riguardante l'alta velocità. Si è fatto qualcosa - molto poco - soltanto rispetto al materiale rotabile. Si badi peraltro che sono convinto che anche il Parlamento non abbia fatto la sua parte.

Però sta di fatto che contemporaneamente il *deficit* delle Ferrovie si è impennato. Questo è un altro dei nodi che concorrono a spiegare come le cose globalmente sono andate come dicevo prima.

Il quarto problema che voglio segnalare è che il movimento di riforma nel sistema dei trasporti, di cui ho fatto parte e ha fatto parte il gruppo politico a cui appartenevo, è andato incontro ad una radicale sconfitta, perchè in realtà il sistema dei trasporti è quello di alcuni anni fa e va in quella direzione. Vi è anche la questione del trasporto aereo e dello spazio aereo. Fra i tanti problemi del trasporto aereo vi è quello della ridefinizione del suo ruolo, perchè è anomalo che il trasporto

aereo interno copra Roma-Milano, cosa che dovrebbe fare il trasporto ferroviario. Questo deriva da un limite delle Ferrovie. Andrebbe potenziato il trasporto su spazi più lunghi, ma un punto che voglio sottolineare è che ormai ci sono gravi problemi di gestione del sistema dei trasporti a causa di un'anomala struttura vessativa dello spazio aereo, che non abbiamo mai superato in direzione del modello dominante nei paesi avanzati che è quello della ripartizione degli spazi e dei nuclei tra il sistema civile e quello militare. Questo è un altro sistema tipico di uno stallo lungo che non finisce mai.

Parlando in termini generali, noi vogliamo una finanziaria che faccia la svolta, quindi una finanziaria diversa da questa, in direzione di un nuovo sistema di trasporti; consideriamo questa una grande questione nazionale che ha ricadute economiche, sociali, energetiche e ambientali. Nel quadro di tale problema colloco alcune osservazioni. In primo luogo noi abbiamo insolita una grande questione, che è quella del passaggio dell'Appennino; l'esigenza che avevamo sottolineato più volte era quella di un orientamento basato sullo spostamento del baricentro verso la ferrovia e su un decentramento. Devo dire che non abbiamo fatto un passo nella giusta direzione, anzi ciò che sta accadendo è il raddoppio autostradale mascherato. Un'altra grande questione che fa parte di questo stallo dei trasporti riguarda i valichi alpini. Se ne parla da anni principalmente in riferimento al Brennero. Sappiamo bene che sono aperte delle questioni, è aperto il problema di Tarvisio, del Brennero, del completamento e della modernizzazione del Sempione, e poi c'è la grande questione dei trafori ad Ovest. A questo proposito vorrei solo dire che il Ministro sarà certamente al corrente del programma francese. I francesi hanno un piano interessante che tiene conto dei problemi ambientali. Vogliono due valichi ferroviari perchè pensano che Parigi debba diventare la porta dell'Ovest come aeroporto, e quindi si spiega perchè vogliono i due valichi ferroviari: sarebbe un'Europa Parigicentrica. Non intervengo in questa discussione, anche se voglio solo dire che la Val di Susa è in condizioni tali da non reggere il problema ambientale portato da una linea ferroviaria. Quello che però rilevo è un totale immobilismo del Governo italiano. In Francia mi sono trovato di fronte ad un progetto dinamico, che si può criticare, ma l'Italia non ha alcun progetto e nella finanziaria è chiaro che progetti non ve ne sono.

Voglio infine intervenire su una questione. Signor Ministro, io ho sentito parlare di privatizzare aziende di trasporto locali; sento parlare della privatizzazione dell'Atac. Vorrei solo capire quale privato sia disposto a prendersi un'azienda che copre con i ricavi solo il 13 per cento dei costi. So che vi è stata addirittura una passerella dei rappresentanti delle forze politiche all'Atac di Roma su questo finto problema. Finto perchè sono convinto che non esisterà mai un privato che vorrà rilevare l'Atac di Roma. Io penso però che ci sia l'intenzione attraverso questa finzione della privatizzazione di sezionare delle parti dell'azienda, lasciando come sempre al Comune il peso del trasporto, e questo va proprio nella direzione opposta a quel sistema dei trasporti intermodale di cui parliamo.

Tutte le questioni che ho sollevato, signor Ministro, si ricollegano ad un problema centrale: noi siamo di fronte ad una sconfitta della

trasformazione del sistema dei trasporti e la finanziaria sancisce questa sconfitta. Io so che lei molte volte in passato si era espresso a favore di una riforma e non ho dubbi sulla sua buona fede. Però lei, signor Ministro, deve prendere atto che questa finanziaria sancisce la fine della riforma dei trasporti e vorrei che il Parlamento prenda coscienza di questa verità. Noi sappiamo che il nostro paese sarà distrutto da questo sistema dei trasporti e che non c'è la volontà politica, come non c'è stata in questi anni, di cambiarlo. Questo è il tema di fondo di cui stiamo discutendo. E infine, voglio dirlo a tutti i colleghi presenti in quest'Aula, la sconfitta riguarda tutti noi.

GAMBINO. Signor Presidente, intendo esprimere un disagio di cui sono pervaso e spero di avere, da parte del Ministro, la necessaria comprensione rispetto ad una serie di questioni che abbiamo avuto modo in parte di discutere e di affrontare in occasione dell'esame e dell'approvazione della precedente legge finanziaria. L'attuale disegno di legge finanziaria costituisce una grande novità, non fosse altro per il fatto che determinate scelte ed iniziative portate avanti dal Parlamento e da questa Commissione nel corso degli ultimi anni, nonché alcuni impegni assunti dal Governo stesso, vengono in parte ribaltati ed interi programmi vengono addirittura azzerati; basti pensare ai provvedimenti sull'autotrasporto delle merci cui si è riferito anche il Presidente nel suo intervento di questa mattina.

Ci auguriamo quindi che il dibattito odierno possa servire per un ripensamento autonomo da parte del Governo. La nostra iniziativa sarà presente e forte e sarà espressa sia attraverso la discussione qui in Commissione sia attraverso il dibattito in Aula quando presenteremo gli opportuni emendamenti affinché il Parlamento esprima una valutazione e possa fornire al paese le strade giuste da percorrere se si vuole realizzare un moderno sistema di trasporti.

A tal fine è necessario che le nostre affermazioni trovino rispondenza e coerenza negli atti del Governo.

Noi per primi dobbiamo preoccuparci di sviluppare e di rendere realmente esecutive, attraverso atti di Governo, le iniziative che portiamo avanti. Mi riferisco agli ordini del giorno approvati con il consenso del Ministro in sede di esame della legge finanziaria dello scorso anno. Questa mattina è intervenuto il senatore Pinna sulle problematiche relative alla Sardegna e sugli impegni a suo tempo assunti in questa materia. Lei, signor Ministro, certamente darà una risposta al termine di questo dibattito in ordine all'esigenza di riequilibrare la situazione delle due isole maggiori rispetto alle altre regioni d'Italia nell'ambito dei programmi di settore affinché tutto il territorio nazionale possa avere un rapporto reale, continuo e diretto con l'Europa.

Inoltre vorremmo avere maggiori informazioni sull'altra questione sollevata questa mattina dal senatore Andò, cioè quella relativa al ponte sullo Stretto di Messina. Da parte nostra non vi è alcuna volontà di fare una guerra di palcoscenico, ma è arrivato il momento di far sapere al paese quali sono al riguardo le intenzioni del Governo. Non è possibile che l'esame di ogni legge finanziaria ci riservi una sorpresa. In passato, grazie alla presentazione di determinati emendamenti in Parlamento e

al voto segreto, le leggi finanziarie venivano in qualche modo modificate. La legge finanziaria del 1988 ha stanziato dei fondi ed il Ministero dei trasporti ha potuto svolgere un lavoro che considero prezioso. Venne raggiunta un'intesa di programma che presupponeva non solo l'impegno del Ministero ma anche quello delle amministrazioni comunali di Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Messina. Lei, signor Ministro, è venuto in Sicilia e sono stati raggiunti degli accordi di cui ha parlato la stampa nazionale e non solo quella locale. Ora non ci è dato sapere i motivi per i quali sono state bloccate iniziative che sembravano essere state decise definitivamente. Dobbiamo una volta per tutte - ripeto - sapere che cosa si vuole fare rispetto a questo problema.

Come il Ministro sa, sono stati accordati finanziamenti alla Società Stretto di Messina per il completamento di studi e la presentazione del progetto. Quest'ultimo è pervenuto alla nostra Commissione ed è stato poi inviato nuovamente alla Camera dei deputati in quanto il Governo aveva presentato un nuovo disegno di legge per affrontare nell'insieme il problema del finanziamento per la stesura di un progetto definitivo e per l'avvio della realizzazione dell'opera. Ora tutto ciò viene cancellato e comunque non si comprende come si intende procedere.

La regione Sicilia aveva immaginato anche una diversa soluzione che mettesse in collegamento, sia dalla parte della costa tirrenica sia da quella della costa ionica, Milazzo con il costituendo porto di Gioia Tauro e con Reggio Calabria. Questi lavori non sono stati mai intrapresi proprio perchè nel contempo il Governo aveva preso altre iniziative. La verità è che oggi ci troviamo con un pugno di mosche in mano. È per questo che oggi desidererei che il Ministro ci desse una risposta chiara e puntuale al fine di evitare che il Governo continui a porre in essere atti tra loro contraddittori.

Sulla questione degli aeroporti, noi soffriamo maledettamente per il problema della sicurezza degli aeroporti siciliani. Qualsiasi problema aggrava la sicurezza. Io credo che non si possa continuare a mantenere il collegamento tra la Sicilia ed il resto del paese in queste condizioni. Sull'aeroporto di Catania erano stati assunti determinati impegni a proposito della progettazione della terza pista. Questo aeroporto ha un volume di traffico, sia per quanto riguarda i passeggeri che per quanto riguarda le merci, che necessita di un cambiamento. In media, dai dati fornitici dall'Alitalia, l'aumento di traffico dell'aeroporto di Catania è stato intorno al 10 per cento. Per questo io credo che esistano le condizioni per realizzare il terzo aeroporto nella Sicilia Sud-occidentale. Noi non abbiamo presentato altre interrogazioni su questa materia, anche perchè non abbiamo avuto risposta a quelle precedenti; non sappiamo più come continuare ad intervenire su questa questione. Vorrei anche ricordare che la regione Sicilia ha svolto la sua opera adeguatamente. Perciò, nel momento in cui indicherà l'ubicazione, problemi ulteriori non ve ne dovrebbero essere. Sappiamo che questo aeroporto fa parte del piano per la costruzione degli aeroporti di terzo livello, ma non abbiamo notizia dei tempi, dei progetti nè dei finanziamenti per la sua realizzazione. Perciò in questa occasione, signor Ministro, noi vorremmo qualche chiarimento da lei su questo aspetto.

Vorrei poi, signor Ministro, che non si torni più a parlare come in passato di «rami secchi»; è necessario invece realizzare un rapporto più



diretto e stringente con le regioni e in questo senso, signor Ministro, io le chiedo che cosa bisogna fare. Comunque io credo che non si devono lasciare le cose come stanno, anche perchè la regione Sicilia ha conosciuto nel corso del decennio passato solamente smantellamenti. Di linee ferroviarie ne sono già state smantellate abbastanza e a ogni smantellamento il Governo aveva promesso che si trattava di smantellare giustamente per risparmiare, ma per poi avviare una modernizzazione della rete. Ora vogliamo sapere se la parte dell'ammodernamento ferroviario avrà un suo futuro o se invece rimarrà fra le promesse. Ho detto prima che non abbiamo allo stato un progetto regionale e in questo senso bisogna fare in modo che la Sicilia abbia un suo progetto, da discutere poi con il commissario dell'Ente ferrovie per vedere quale deve essere la rete ferroviaria da mantenere.

Per quanto riguarda la realizzazione di linee ferroviarie per l'alta velocità, mi rendo conto che esistono problemi di utenza e di capitali privati che dovrebbero intervenire; esiste un problema di convenienza complessiva. Però, signor Ministro, vorrei sapere chi deve decidere se il Mezzogiorno deve continuare ancora a sentirsi parte dell'intero paese, oppure no. A me pare difficile che debba decidere l'utenza, come mi pare difficile che debba decidere il capitale privato, che giustamente non avrebbe alcuna convenienza. Chi deve decidere è il Governo ed è quindi al Governo che noi poniamo una domanda ben precisa. Resta perciò una domanda di fondo a cui deve rispondere complessivamente il Governo.

Una risposta da parte del Governo potrebbe essere quella secondo cui a decidere in ordine all'alta velocità deve essere solo il capitale privato perchè la questione deve riguardare esclusivamente le zone del paese che interessano lo stesso capitale privato; ma vi è un altro tipo di risposta che il Governo deve dare, e cioè che cosa intenda fare per quelle aree del territorio nazionale che non interessano il capitale privato.

Per quanto riguarda il problema delle tariffe aeree, ricordo che ci siamo già espressi ed abbiamo approvato un ordine del giorno che impegnava il Governo ad affrontare anche la questione della continuità territoriale, il problema del riallineamento e quello della realizzazione di una tariffa unica per quanto riguarda i collegamenti con le isole e all'interno delle stesse. Sarebbe quindi utile un chiarimento da parte del Ministro al fine di sapere se il Governo intende mantenere gli impegni assunti e possibilmente di conoscere anche il modo in cui ciò potrà avvenire; altrimenti questi ordini del giorno finiscono soltanto per creare quella forma di disagio di cui parlavo all'inizio del mio intervento.

Per quanto riguarda la questione dell'autotrasporto, essendo la mia una provincia periferica, so benissimo quali sarebbero le ricadute negative qualora si dovessero verificare gli eventi che questa mattina il presidente Bernardi ha ipotizzato. Ricordo che già lo scorso anno era stato indetto uno sciopero poi revocato da parte delle organizzazioni sindacali di settore ed il Governo aveva assunto degli impegni rispetto ai quali, invece, opera ora una marcia indietro con il disegno di legge finanziaria al nostro esame. Comprendiamo che si è trattato di un

brutto tiro subito dal Ministero dei trasporti; pur tuttavia le preoccupazioni rimangono e ad esse mi associo.

Quando il Ministro del tesoro e quello del bilancio decidono di intervenire in questo modo, cioè falciando, cancellando impegni, su questioni così delicate, come lo fanno? Sorridono? Come fanno a convincerla, signor Ministro? Vorrei capire come determinate scelte vengono pensate e poi accettate. Mi chiedo se non si debba fare uno sforzo per far sì che questi Ministri finanziari provino ad arrossire, non fosse altro che per ricordare a tutti noi che in questo mondo esiste anche la vergogna. Se ci dimentichiamo di questo non avremo più la possibilità di pretendere nulla. Se tutti insieme, per la parte che ci riguarda, potessimo concludere che la Sicilia non è più un'isola, elimineremmo molti problemi, ma purtroppo la situazione è altra.

SENESE. Signor Presidente, signor Ministro, inizio il mio intervento facendo riferimento alla relazione del senatore Rezzonico il quale stamattina ha evidenziato come fra il preventivo ed il consuntivo per il 1991, comprese le spese in conto capitale previste, ci si trovi di fronte ad un taglio dell'ordine di 1.000 miliardi. Il relatore ci ha anche detto che forse il Ministero dei trasporti è fortunato perchè recupererà tale cifra attraverso risparmi derivanti dalla riduzione dell'IVA per la parte attinente alle ferrovie concesse. Questa potrebbe essere apparentemente una notizia positiva e personalmente auspico che tale cifra possa essere recuperata e redistribuita nell'ambito del bilancio del Ministero dei trasporti. Come annunciato dal relatore e ribadito da altri colleghi, questo disegno di legge finanziaria contiene infatti delle sviste, come nel caso della cifra destinata a finanziare il provvedimento, già approvato dalla Camera dei deputati, sull'autotrasporto.

Leggendo attentamente la relazione del Ministero dei trasporti si nota che le cifre stimate per realizzare nel breve periodo un intervento reale al fine di invertire la rotta nel sistema complessivo dei trasporti si aggirano intorno ai 77.000 miliardi di fabbisogno, mentre le disponibilità attuali nel prossimo triennio si aggirano intorno agli 8.800 miliardi e forse anche meno perchè le cifre contenute nella Tabella 10 non corrispondono a quelle del disegno di legge finanziaria.

Intendo quindi chiedere al Ministro che cosa pensa si debba fare in ordine ad alcuni temi importanti. Innanzi tutto sulla questione del trasporto urbano. Lei, signor Ministro, ha presentato quindici giorni fa il nuovo testo della legge-quadro sul trasporto urbano, testo che la Commissione non ha ancora esaminato avendo dato la precedenza al disegno di legge finanziaria. In quel testo è scritto molto esplicitamente che tra il 1987 e il 1990 si è creato un disavanzo di 5.500 miliardi e, secondo uno studio compiuto dalla Lega delle autonomie, la stima di un ulteriore nuovo disavanzo in materia per il 1991 si aggirerà intorno ai 1.400 miliardi.

Siamo nell'ordine di circa 7.000 miliardi di disavanzo e gli stanziamenti contenuti nella finanziaria non danno certamente la risposta a questo tipo di problema che nel trasporto urbano esiste solo per la parte del disavanzo delle grandi aziende. Penso, signor Ministro, che su questa vicenda debba essere fatta in occasione della discussione della legge che lei ha presentato, un'analisi circostanziata dei modi per uscire

da questo problema. L'avvocato Necci, parlando delle Ferrovie dello Stato, ci ha giustamente richiamato ad una coerenza di comportamento nel governo del sistema dei trasporti a livello territoriale. Cioè le regioni, i comuni, le province debbono farsi carico di organizzare ed integrare il sistema ferroviario con il sistema su gomma dal punto di vista della responsabilità di pagamento. Ebbene, questa coerenza per ora non esiste ed esistono invece segmenti sia di spesa che decisionali. Le cifre appostate in bilancio non risolvono e nemmeno affrontano il problema; di qui la nostra perplessità sugli stanziamenti devoluti. Bisogna poi sempre tenere presente la copertura per il 1992 del contratto degli autoferrotranvieri, per cui mi auguro che il Ministero tenga fede agli impegni assunti. Vorrei poi sollecitare la completa attuazione della legge n. 240 sull'intermodalità e gli interporti. È ormai tempo di sapere quando sarà in attuazione. Noi siamo preoccupati che i ritardi attuativi determinino ancora un aggravamento della situazione del sistema dell'autotrasporto, perchè questa legge è stata approvata nell'intrecciarsi fra interventi sull'autotrasporto specifico ed i sistemi di intermodalità.

Altra questione che voglio sollevare è quella relativa al problema del sistema degli aeroporti. Già in passato avevamo in questa sede approfondito la questione degli aeroporti e delle compagnie aeree. Ora io non trovo investimenti in questa direzione e vedo nella relazione un elenco di cifre che sarebbero necessarie, ma di cui non ho trovato alcun riscontro nè nel bilancio, nè nella legge finanziaria. Apprendiamo che il CIPE ha approvato il piano quinquennale che prevede 1.349 miliardi per finanziare interventi infrastrutturali, le tecnologie, la sicurezza e il controllo degli aeroporti; non abbiamo però trovato adeguato stanziamento in bilancio. Credo, signor Ministro, che dovremmo dare un segnale in questa direzione, in primo luogo sulla questione attinente al completamento delle opere per i grandi aeroporti internazionali di Fiumicino e Malpensa. Il diluire le cifre, come si rileva in questa finanziaria, ci preoccupa perchè una perdita di traffico dell'Alitalia sarà una realtà se l'aeroporto della Malpensa non funziona. Il problema è già stato sollevato dal relatore ed io credo che una cifra maggiore debba essere destinata al completamento di queste opere. Pur nel contingente finanziario ed economico che questo bilancio presenta, noi chiediamo di permettere comunque alle società di gestione degli aeroporti di poter fare i loro piani di orientamento, e quindi i loro programmi di lavoro, per sopperire ad una fase transitoria con una manovra che potrebbe essere quella della proroga delle concessioni alle società di gestione. La proroga della concessione permette di programmare opere, come costruzioni di alberghi, parcheggi, eccetera, remunerative per le società medesime in un lasso di tempo dell'ordine dai trenta ai cinquant'anni di durata. È questo un punto importantissimo. Il rappresentante dell'aeroporto di Fiumicino, ad esempio, ci ha spiegato che non trovava *partners* privati disposti a costruire un albergo presso il nuovo grande aeroporto di Roma perchè la durata della concessione non consentiva adeguate programmazioni. È questa una possibilità che possiamo rendere effettiva già oggi stesso, magari con un emendamento specifico ad una legge di accompagnamento. Resta poi aperta la questione degli aeroporti di terzo livello che meritano lo

stesso trattamento in termini di concessione, in quanto anch'essi hanno programmi, tra l'altro riconosciuti dallo stesso programma del CIPE. Prorogando le concessioni di questi aeroporti, potremmo evidentemente consentire agli attuali gestori l'inizio o la continuazione dei lavori aperti.

È vero che nella relazione si parla della concessione di demanio dell'Aviazione militare verso questa nuova gestione, ma questi sono passaggi che possiamo fare successivamente. Noi dobbiamo con questa finanziaria cercare di dare al massimo le risposte possibili.

Su questa materia avanza le nostre proposte in sede di discussione e, se vi sarà disponibilità da parte del Ministro e delle altre forze politiche presenti in Commissione, alcune di esse potranno essere presentate in termini collegiali.

Su questo argomento vorrei però fare una domanda al Ministro. Sono andata a rileggermi una serie di leggi - con enorme fatica e per questo avevamo chiesto la presenza di un rappresentante del Ministero del tesoro - ed ho scoperto che nel 1990 abbiamo approvato la legge n. 165 che istituisce un'imposta erariale per il rumore provocato dai vettori aerei. Tale legge prevedeva, entro 60 giorni dalla sua entrata in vigore, l'emissione di un decreto per la riscossione di queste nuove tasse erariali e la ripartizione tra Ministero dei trasporti e Ministero dell'ambiente con il 40 per cento dei proventi destinato al bilancio dello stesso Ministero dei trasporti. Non mi risulta che tale decreto sia intervenuto. Vi sono difficoltà tecniche? Manca la Commissione specializzata? Vorrei avere delle risposte perchè si tratta di una fonte di finanziamento sia per il Ministero dei trasporti sia per i comuni nel cui territorio esistono grandi opere aeroportuali. So, ad esempio, che l'aeroporto della Malpensa ha prodotto effetti tragici dal punto di vista dell'impatto ambientale. Pertanto chiedo per quali motivi si stia tardando ad attuare la citata legge n. 165 e se non ci si renda conto che, anche in considerazione del fatto che i vettori aerei stranieri che vengono in Italia sono più numerosi di quelli italiani che si recano all'estero, avremmo una notevole convenienza ad applicare una legge di questo tipo anche per i proventi che potrebbero derivarne a vantaggio di un Ministero che certo non brilla quanto a disponibilità concesse da questo Governo.

Vorrei infine riferirmi alla questione delle metropolitane leggere che in parte riguarda il Ministro per le aree urbane. Non mi preoccupa tanto il ritardo della Camera dei deputati nell'approvazione del relativo provvedimento, pur augurandomi che ciò avvenga al più presto, quanto il fatto che i finanziamenti previsti nel disegno di legge finanziaria per le metropolitane hanno subito un'ulteriore contrazione rispetto a quanto previsto nella finanziaria dello scorso anno potendo provocare così gravi ritardi nella realizzazione dei pochi interventi già iniziati. Da una relazione della CEE emerge che siamo al penultimo posto tra i paesi europei in questa materia e malgrado ciò le poche risorse ad essa destinate non solo non sono state spese per due anni (e questo è già grave), ma addirittura vengono fatte scivolare dal 1992 al 1993. Ritengo quindi che debba essere compiuto uno sforzo per recuperare questa cifra. Poichè sento che il disegno di legge finanziaria verrà rivisitato, stando almeno a quanto si apprende dai telegiornali, forse sarebbe il

caso di rivedere alcuni passaggi che riguardano gli interventi per le metropolitane e le ferrovie locali, anche al fine di costituire le società miste.

La lettura che il dottor Necci dà della situazione è reale, legata ad una concezione aziendale; tuttavia, a livello locale, una linea ferroviaria secondaria può essere trasformata in un sistema di tipo metropolitano con il contributo anche di altri soggetti. So che il Ministro si recherà prossimamente a Milano ad inaugurare la stazione ferroviaria della Bovisa realizzata dall'Ente Ferrovie dello Stato e dalla Società Ferrovie Nord di Milano. Il Ministro sa che non si tratta di un'opera di interesse soltanto locale perchè il passante ferroviario è un'opera di tipo europeo ed ha solo la sfortuna di essere stato realizzato in una città molto complessa dal punto di vista del traffico; comunque è un'opera che interessa uno dei punti strategici del traffico ferroviario. Tutto ciò ci porta a considerare il problema delle ferrovie concesse, in particolare quello dell'acquisto del materiale rotabile per le stesse ferrovie concesse che vede ormai una situazione ai limiti della tollerabilità. Ormai non si tratta tanto di discutere le linee politiche del paese in questa materia, quanto di porre in essere azioni reali.

Siamo consapevoli di trovarci in una situazione economica difficile e di dover operare uno sforzo finanziario rigoroso, ma sappiamo anche che il blocco di alcuni investimenti riguardanti le ferrovie concesse, le metropolitane e gli aeroporti, procurerà un ulteriore ritardo nel processo di ingresso del nostro paese in Europa che viene auspicato da tutti ma che provoca gravi situazioni di stagnazione e di difficoltà a livello industriale.

Poichè nella relazione ministeriale si fa riferimento ai finanziamenti previsti per il sistema della navigazione lacuale, vorrei infine sapere a che punto sta il decreto di attuazione relativo alla società interregionale. Si tratta di un aspetto completamente slegato da quelli di cui alla legge n.380 sulle idrovie la cui applicazione peraltro, a fronte di un piano assegnato e della creazione di una società interregionale di intervento sulla navigazione fluviale, sostanzialmente continua a essere rinviata nel tempo. Ritardare gli investimenti in questi campi sembra una questione secondaria rispetto ai grandi problemi delle ferrovie e delle compagnie aeree, ma quegli investimenti costituiscono un modo diretto per disinquinare l'ambiente e per intervenire sulle acque, nonchè per risparmiare quanto in altra sede si spende in termini di difesa ambientale.

Concludo il mio intervento chiedendo quindi al Ministro se intende proporre ai suoi colleghi di Governo la modifica, in sede di Consiglio dei Ministri, di questo disegno di legge finanziaria per la parte di sua competenza in ordine ai problemi che tutti consideriamo urgenti. Non voglio ripetere le solite considerazioni sui gravi ritardi del Governo e sul fallimento della politica centralizzata; il punto è di verificare quali risposte possano essere date ai problemi di questi settori cercando di non far perdere tempo al nostro paese anche in considerazione del fatto che il 1992 è ormai alle porte.

POLLICE. Signor Presidente, che potere ha il ministro Bernini di bloccare le richieste del ministro Prandini? O qui, ministro Bernini, è

chiara una volontà da parte sua e da parte del Governo sulla necessità che ci sia una inversione di tendenza rispetto al trasporto, o altrimenti tutti i discorsi che si possono fare sono fatti al vento. Le cifre che si deducono dalla Tabella del suo Ministero sono cifre di un bilancio non di risparmio e di contenimento, come è stato fatto intendere, ma di tagli a caso dove la logica è quella del più forte, di chi alza di più la voce. Rilevo infatti che un comparto importante come quello dei trasporti è più penalizzato degli altri. Non ci si può comportare con la logica dei potentati. All'interno del Governo il Ministero della difesa non ha subito un taglio in bilancio. Questo è un fatto.

A proposito delle metropolitane, non si possono assumere impegni roboanti e rilasciare dichiarazioni impegnative come si fa sulla stampa o nei convegni e poi consentire una politica di tagli in questo campo. È una logica assurda. Vorrei poi rilevare come si procede senza indugi alla progettazione del ponte sullo Stretto di Messina, un'opera di grande difficoltà, che si può anche ritenere inutile e comunque fonte di gravi inquinamenti di carattere mafioso. Si potrebbe invece procedere al potenziamento dei servizi aeroportuali, anche utilizzando il porto di Gioia Tauro e facilitando i piccoli collegamenti. Si potrebbe bloccare a Gioia Tauro il grande flusso di traffico stradale e da lì inviarlo in Sicilia con una spesa limitatissima rispetto alle grandi spese che si vogliono fare. In questo modo, soprattutto, si potrebbe coalizzare anche in Parlamento un forte consenso e si eliminerebbero appetiti mafiosi che si stanno già delineando.

Ritengo poi, signor Ministro, che sia molto grave che in Lombardia si interrompano delle opere che sono già in corso per grandi infrastrutture che guardano al Duemila. Perché, signor Ministro, dobbiamo penalizzare la gente che usa il mezzo pubblico? A vantaggio della nuova bretella autostradale che collega Venezia a Torino, o di altre strade che non verranno mai utilizzate? Con la scusa delle Colombiadi si fanno delle nuove infrastrutture stradali che non serviranno mai e si tagliano stanziamenti per opere già iniziate che saranno bloccate. Non riesco a capirlo.

Si scopre poi che nei bilanci ci sono delle invenzioni. Non voglio unirmi al coro dei denigratori di Ministri; ce ne sono troppi ormai che esternano quotidianamente sui ruoli e sulle capacità politiche e tecniche dei Ministri. Vorrei però capire se vi è una logica in tutto ciò o se si procede giorno per giorno.

Poiché in questi anni, signor Ministro, ho apprezzato la sua correttezza ed ho notato uno stile diverso rispetto a quello di altri ministri, vorrei che lei ci fornisse una risposta a quanto le ho chiesto, anche considerando che alcune voci cui mi sono riferito sono di sua competenza. Mi viene in mente uno *slogan* in voga nel periodo in cui era in discussione la legge sull'emittenza televisiva: «Non si può interrompere un'emozione». In questo caso direi che non si possono interrompere dei lavori già avviati che potrebbero portare utilità per la società tutta. Se si interrompono questi lavori per un anno o due ciò comporterà costi infiniti nel momento in cui essi verranno ripresi.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulla tabella 10 e sulle parti del disegno di legge n. 3003 ad essa collegate.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, al di là del catastrofismo un po' di maniera del collega Libertini, mi sembra che gli interventi di tutti gli altri colleghi abbiano dimostrato una consonanza di atteggiamento e di volontà sia nell'analisi della tematica sia nelle proposte che si vanno formulando. Si profila un'occasione importante in cui uno schieramento un po' più ampio di quello corrispondente alla maggioranza di Governo può dare forza al Ministro affinché alcune delle proposte avanzate possano essere recepite nell'ambito di un giusto e doveroso aggiustamento del disegno di legge finanziaria.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, ho ascoltato come sempre con molta attenzione il dibattito fin qui svoltosi ed anch'io sono pervenuto alla considerazione testè espressa dal relatore; ho cioè constatato ancora una volta che si è voluto compiere uno sforzo molto serio nell'affrontare i problemi altrettanto seri dei trasporti.

Ho chiesto alcune modifiche al disegno di legge finanziaria al Presidente del Consiglio e ai Ministri finanziari; l'ho fatto al termine di un ragionamento che ho raccolto in un documento di cui ho appena lasciato copia al Presidente della Commissione. In esso è contenuta l'analisi che abbiamo svolto sui trasporti e l'illustrazione della politica globale di sistema che avevamo individuato. Ho ricordato i principali documenti attraverso i quali si esprime tale politica e lo sviluppo storico degli stanziamenti. Ho riportato testualmente le richieste già avanzate prima dell'elaborazione del disegno di legge finanziaria ed ho sottolineato quelle che non sono state accolte. Ho individuato le parti che realisticamente potrebbero essere recuperate nell'attuale situazione.

Nel corso del dibattito mi è stato chiesto come si arriva alla stesura del disegno di legge finanziaria. Devo dire che in Consiglio dei Ministri non si fa nulla perchè in quella sede arriva un documento del tipo «prendere o lasciare». Quello che si può fare riguarda la fase precedente, quella del dialogo, quando si presentano i problemi, si delineano scale sempre più sintetiche di priorità e di esigenze, ci si ripromette – ed io l'ho annunciato anche in Consiglio dei Ministri – un lavoro di aggiustamento nell'*iter* successivo. Ed è quello che stiamo facendo adesso.

Il tono collaborativo che ispira i nostri interventi, coerentemente al rapporto finora instauratosi, indubbiamente promette bene rispetto alla possibilità di operare qualche recupero. Tuttavia – non certo per creare del pessimismo che è un sentimento lontano dal mio carattere – è necessario che giorno per giorno, direi ormai ora per ora, ci rendiamo realisticamente conto di che cosa significa una legge finanziaria in riduzione. Nella storia del nostro paese le leggi finanziarie sono sempre state in aumento. Ora il debito pubblico ha raggiunto le dimensioni che conosciamo e quindi, di fronte al Ministro del tesoro che, pur riconoscendo la validità delle nostre richieste, ci oppone l'esigenza di collocare prima i BOT, il problema della coerenza viene ridotto semplicemente al mantenimento dell'essenziale, con il mantenimento della situazione entro termini ancora governabili. Un disegno di legge finan-

ziaria come quello al nostro esame consente, al momento della presentazione, due o tre ore di euforia in cui ci si presenta come gli uomini del rigore, i salvatori dell'Italia; poi però occorre bloccare leggi già approvate da un ramo del Parlamento o addirittura in terza lettura, occorre bloccare delle opere, occorre disperdere un appassionato lavoro progettuale. Nei prossimi anni registreremo che cosa vuol dire in concreto un'inversione di tendenza. Fino ad ora abbiamo avuto soltanto delle avvisaglie.

Immaginate, ad esempio, il rammarico del Ministro dei trasporti nel vedere che nel disegno di legge finanziaria mancano i fondi per la copertura della parte finale del contratto degli autoferrotranvieri. Non dico che quelle del Ministro sono lacrime di cocodrillo, ma certamente sono inutili perchè manca qualunque disponibilità per il rinnovo di un contratto che scade il prossimo 31 dicembre, il che significa che molte cose cambieranno anche nei rapporti con il pubblico impiego e con il sindacato. Si potranno indire tutti gli scioperi possibili, ma avviare una trattativa senza una lira di previsione di copertura è molto difficile. Era già accaduto tre anni fa; l'accordo che firmò il mio predecessore, poco prima di darmi le consegne, con gli autoferrotranvieri non era minimamente coperto. Siamo diventati tutti matti, compresi voi, per trovare quella copertura per 2.870 miliardi di lire, fondi tra l'altro che non rappresentavano una gratifica *una tantum* ma che sono andati a regime.

Tornando al settore di mia competenza, che avete toccato in tutti i possibili risvolti, ricordo che abbiamo allestito e proposto una politica generale per i trasporti. L'aggiornamento del piano generale, molti provvedimenti di riforma e l'istituzione del CIPET corrispondono alla maturazione avvenuta. Abbiamo affidato queste nostre valutazioni a documenti formali e, prima che la congiuntura si aggravasse, abbiamo impostato una politica capace di correggere il sistema dei trasporti che avevamo ereditato. Esiste una continuità di responsabilità tra i Governi per cui non si può dire che altri hanno sbagliato prima di noi, però di fatto a noi è toccata l'avventura di vivere il momento in cui si è cominciato a voltare pagina in questo sistema.

Oggi si registra una brusca frenata di tipo quantitativo che finisce per riverberarsi sull'aspetto qualitativo a causa della congiuntura avversa. Le coerenze invocate sono teoriche; nel concreto resteranno i danni. Tuttavia, quando si stabilisce di perseguire un obiettivo più vasto, non resta molto da fare.

Vorrei ora informare che ancora ieri mattina ho rappresentato al Ministro del bilancio che il disegno di legge finanziaria non tiene conto della legge sul CIPET. Il fondo per le metropolitane previsto nel documento non può più esistere autonomamente, ma deve confluire nel fondo del CIPET. È vero che, stando così le cose, abbiamo qualche anno di tempo per pensarci; però l'impostazione formale è tale per cui questa legge non viene osservata e quando tra un mese circa il CIPET entrerà in funzione sarà di per sé una confraternita di amici che ragionano sulle cose dei trasporti. Io l'ho rappresentato anche per iscritto e credo che il Parlamento dovrebbe ottenere una risposta positiva.



Passando un po' ai problemi che sono stati toccati oggi, tra i punti di recupero io metto prima di tutto l'autotrasporto delle merci. Pensate che il pomeriggio dell'ultimo giorno prima delle vacanze estive ho fermato per strada con la macchina il presidente Andreatta per cercare di sollecitare il parere della 5<sup>a</sup> Commissione. Questa finanziaria comporta, come ha detto il presidente Bernardi, due conseguenze. Da una parte la turbativa regolarmente annunciata dell'autotrasporto, che vede l'Esecutivo venir meno ad un accordo fatto non dal Ministro dei trasporti, ma dal Governo nella sua collegialità. Dall'altra parte questo ritarda ancora di più il riavvicinamento al sistema del trasporto europeo.

Devo dire che tanto più grave è questa seconda circostanza rispetto alla prima, perchè oltre alla rabbia degli autotrasportatori è ormai arrivato il momento dell'astuzia. Se il Consiglio dei ministri d'Europa ha stabilito che un mezzo preso in *leasing* in Francia può circolare benissimo in Italia senza autorizzazione, il problema è prendere in *leasing* questo mezzo. Se la legislazione belga a chi costituisce una azienda con un minimo di capacità di trasporto dà anche un contributo del 10 per cento, basta aprire un'azienda in Belgio. Quindi noi abbiamo questi rimpatriati dell'autotrasporto che percorrono le vie surrettizie, perchè noi non abbiamo una via maestra. Sono del parere che questo sia il danno più grave, perchè l'agitazione, se viene, si risolve in qualche modo, come ha previsto il presidente Bernardi. La dimostrazione finisce, l'agitazione anche; resta il problema strutturale del ritardo. Quindi io sto cercando in tutti i modi di recuperare gli accantonamenti per l'autotrasporto ed auspico che nel vostro rapporto ci sia una menzione di questo aspetto. Ho indicato al presidente Bernardi i punti in cui si può recuperare senza creare turbative.

C'è stato un lungo discorso sugli aeroporti. Noi avevamo intravisto una politica degli aeroporti: lo *standard* europeo, la gestione affidata a società, alle partecipazioni private, la liberalizzazione dei prezzi dei vettori, tutti i servizi aeroportuali, la liberalizzazione di alcune strutture principali, l'unità del sistema, il controllo dell'aviazione civile, le gestioni, la cornice entro cui cercare di far quadrare i conti. È tutto un lavoro che abbiamo fatto. Avevamo fatto un piano per gli aeroporti di 1.600 miliardi; avevamo indicato che occorre un secondo aeroporto a Napoli e avevamo detto che in questa fase si poteva al massimo arrivare alla progettazione. Restano comunque poche risorse e certamente questo comporterà in alcuni scali principali l'interruzione dei lavori perchè contrariamente ad una fama che correva fondatamente un tempo, molte delle risorse precedentemente stanziare per Roma e per Milano sono state impegnate e si cominciano a spendere. E non a caso; perchè noi avevamo adattato le nostre visioni programmatiche generali e progettuali ad una coerente sequenza procedurale che oggi consente di snellire: la n. 385 non è stata una piccola legge. È questa un'altra occasione in cui noi possiamo pensare di recuperare.

Sono favorevole alla proroga delle concessioni per le società di gestione. C'è in Parlamento un disegno di legge per Torino Caselle al quale noi agganceremo nelle prossime ore Roma Fiumicino. Per altro, viste anche le esigenze di altri scali, tra cui evidentemente il principale è quello di Milano, se si potesse modificare la sede di esame del

provvedimento, sarei il primo ad esserne felice perchè nella sostanza il Governo è d'accordo: si tratta di mettersi d'accordo sul veicolo legislativo. La proroga non è mai slegata dal contesto degli investimenti, però si potrebbe indicare una data generale per tutti, con una delega per ulteriori proroghe in relazione agli investimenti fatti. Quindi pensiamo che si possa ovviare in questo modo.

Senatore Gambino, in una infuocata e patriottica riunione preelettorale abbiamo entrambi sentito l'assessore che ci ha detto che per Canicatti e Licata la scelta è stata fatta. Io ho ringraziato ma non ho visto neanche una riga, quindi non sono in possesso della scelta formalizzata della regione Sicilia in ordine al terzo aeroporto.

GAMBINO. Signor Ministro, non ricordo esattamente la data, ma almeno sei mesi fa ho presentato una interrogazione e so che il comune di Licata da parte del Presidente della regione ha ricevuto una lettera in cui si assicura di aver provveduto ad avvisare il Ministero.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Io la lettera non l'ho avuta. L'ho chiesta ancora 15 giorni fa.

GAMBINO. È possibile che non si debba mai avere chiarezza, signor Ministro!

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Sono portato dal fatto che eravamo insieme quando davanti al popolo siciliano un assessore è venuto a darmi l'annuncio formale che la scelta era stata fatta. Io l'ho ringraziato, gli ho chiesto di scrivermi qualche riga per doverosa completezza della pratica, ma non ho mai ricevuto niente.

Per quanto riguarda il problema delle metropolitane, sono un po' imbarazzato perchè, se prima abbiamo detto che bastava un pomeriggio per salvare una legge, le discussioni tra i due Ministri sono state notevoli sul modo di realizzare il sisema delle ferrovie metropolitane. Questo problema ha appassionato ancora prima del nostro Governo due Commissioni congiunte e sta di fatto che se la finanziaria resta così non c'è la copertura per il 1992. Aggiungo sommestamente che resta il nostro articolo 8 della legge n. 385 che consente di fare queste metropolitane.

Peraltro spero che questa situazione venga recuperata perchè l'intesa che oggi le Commissioni stanno cercando di codificare è ampiamente condivisa dal Ministro per le aree urbane e da me. Il problema, dunque, almeno dal punto di vista politico, è risolto.

Vengo ora ad una questione molto importante che è sempre capace di generare grandi suggestioni: quella dei rami secchi. Si tratta di stabilire se utilizzare unicamente il criterio dell'economicità e tagliare tutti i rami in cui i conti non tornano. Effettivamente il problema esiste, ma questo non può essere l'unico criterio. Il criterio risolutivo è quello delle società regionali previste dalla legge.

Perchè non si riesce a portare tale legge ad esecuzione? Abbiamo avviato un'azione abbastanza insistente di promozione; purtroppo ci troviamo di fronte a degli interlocutori - le regioni - molto poco invogliati avendo tutti delle difficoltà finanziarie. Le mortificazioni che

noi subiamo quest'anno, infatti, loro le patiscono da più anni ed è ovvio che non accolgano con euforia l'idea di partecipare a dei *deficit* maggiori. Finora, anzi, esiste soltanto una richiesta di segno contrario proveniente dalla provincia autonoma di Bolzano che, dopo aver vinto una grande battaglia contro il governo centralista togliendo allo Stato la gestione del tratto Merano-Malles, in attesa che nasca la società provinciale e che si chiariscano alcune situazioni internazionali, ci chiede ora di riprenderci quel tratto dimostrando di sentirsi improvvisamente italianissima.

Noi non desistiamo perchè questa dei rami secchi è una materia che è sempre stata affrontata in modo improprio ma che non è possibile rinviare. Ci saranno linee da sopprimere, altre da realizzare come quelle metropolitane; il punto risolutore sarà quello delle società regionali.

Per quanto riguarda l'alta velocità, va detto che i privati sono disposti a finanziare soltanto in presenza di una remunerazione che può avvenire esclusivamente con il pedaggio che dovranno pagare i treni. Sulla base del chilometraggio delle linee ad alta velocità che si pensa di realizzare, abbiamo stimato che la remunerazione è tale da compensare il 60 per cento dell'investimento. L'esercizio economico dell'alta velocità, cioè, è tale da consentire di remunerare il capitale per una quota pari al 60 per cento. Se si esce da questo tracciato i conti non tornano. Vi è però il problema delle estensioni. Fino ad oggi sono state avanzate quattro richieste. Una di esse riguarda il tratto da Torino al confine che sarà oggetto della riunione intergovernativa che si terrà a Viterbo il giorno 18. In quella sede si verificherà la possibilità di realizzare il tratto Torino-Lione che corrisponde ad una richiesta tanto nostra quanto della Francia ma che comporta una scelta a livello di politica dei valichi molto complessa. Vi è infatti la necessità di costruire un'altra galleria al Frejus, ma a questo riguardo esiste un contrasto circa l'opportunità del raddoppio stradale del Monte Bianco che i francesi vogliono e che invece noi abbiamo già escluso. Vi sono poi problemi di compatibilità perchè il primo treno che arriverebbe su questa linea sarebbe il «TGV».

Vi è poi una seconda richiesta per un tratto che arrivi a Trieste, una richiesta sacrosanta ma dominata da un'incertezza che prima non c'era: per dove dovrà proseguire tale tratto? Per l'Austria o per la Repubblica di Slovenia? È prevedibile che questi paesi realizzino linee ad alta velocità? Sicuramente si può pensare di arrivare fino all'aeroporto del Friuli e fino al grande scalo ferroviario di Cervignano; ma dopo?

Vi è poi soprattutto la richiesta di procedere verso il sud. Come tutte le richieste infrastrutturali per il Meridione, questa cozza contro la mancanza di remunerazione dei capitali investiti. D'altra parte, se dobbiamo ricorrere ai privati perchè non vi sono risorse pubbliche, occorre remunerarne i capitali. Ho discusso dell'argomento con il ministro Mannino; abbiamo convenuto sul fatto che ovviamente una linea verso il Sud non consentirebbe di remunerare una quota dell'investimento globale pari al 60 per cento. Nel resto del territorio nazionale, lo Stato avrebbe però già provveduto a coprire il restante 40 per cento e quindi, per il Sud, il problema si ridurrebbe al differenziale. Di quale dimensione deve essere l'intervento pubblico necessario per

rendere economico il residuo intervento privato? Il ministro Mannino si è dichiarato disponibile a contribuire alla ricerca di questo differenziale ed io mi sono impegnato a studiare immediatamente il progetto per la prosecuzione delle linee ad alta velocità verso il Sud, compreso il piano finanziario. Tra l'altro occorre considerare che senza la realizzazione dell'alta velocità al Nord nessuno potrebbe pensare di realizzarla anche al Sud. Nel momento in cui si realizza l'alta velocità da Milano a Napoli si è già cominciato ad andare verso il Sud. Si tratta di proseguire in condizioni economiche diverse.

VISCONTI. Il punto terminale è Battipaglia o Napoli?

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Oggi è Napoli, Battipaglia era il punto terminale indicato da un provvedimento legislativo di 7-8 anni fa che però non prevedeva altri interventi ponendosi così fuori dalla realtà storica. Voglio poi ricordare il collegamento Roma-Napoli da aeroporto a aeroporto che potrebbe consentire di considerare lo scalo di Napoli come il terzo aeroporto di Roma, evitando così la duplicazione di interventi nella capitale.

Per quanto riguarda lo Stretto di Messina ed il collegamento stabile, il Governo ha presentato un disegno di legge (40 miliardi previsti nel fondo globale) che dovrebbe consentire di giungere ad un progetto di massima definitivo del ponte; il progetto esecutivo, infatti, non esisterà mai finché non si deciderà di realizzare l'opera. Il progetto di massima, quindi, è il massimo sforzo progettuale che si può compiere. Personalmente ho ereditato una situazione in cui era stata definita, in base all'indicazione fornita dalla Commissione istituita presso il Ministero dei lavori pubblici che poi sfociò in un voto del Consiglio superiore dei trasporti con i pareri precedentemente espressi dall'Ente ferrovie dello Stato e dall'ANAS, la scelta del ponte sospeso a campata unica.

Io mi sono permesso in varie sedi, anche siciliane, di fare lo stesso ragionamento che ha fatto lei, senatore Ulianich, cioè che almeno fino alla fase della progettazione di massima lo Stato potesse avere soluzioni diverse a confronto. Questa è una tesi che a me è parsa sensata, che però cozza contro una procedura della legge sullo Stretto di Messina che prevedeva il momento in cui si doveva scegliere e a favore di chi. Si invita a portare ugualmente avanti la scelta del *tunnel* sommerso, che è la scelta alternativa di un grande ente di Stato, l'ENI. Sulla vicenda o recuperiamo questi 40 miliardi o il rinvio è *sine die*. Sulla vicenda dell'assetto dello Stretto, noi abbiamo notato adesso che 80 miliardi sono stati trasferiti di capitolo, ma non sono stati decurtati. Quindi faremo un approfondimento ulteriore; è una variazione che ha fatto il Tesoro.

Senatore Ulianich, mi vorrei permettere una battuta. Recentemente il ministro Bodrato ha detto che ci sono Ministri di serie A, di serie B e di serie C, nel senso di chi fa il bilancio, chi lo vede in sede di Consiglio di gabinetto e chi lo trova già fatto in Consiglio dei Ministri. Ci sono anche a proposito di Ustica Ministri di serie A e Ministri che hanno avuto a che fare con questa vicenda solo di striscio. Noi nella vicenda di Ustica abbiamo partecipato per la parte che riguarda

l'aviazione civile con un rapporto che a suo tempo era segreto ed il nostro lavoro si è concluso lì: quindi come partecipazione di serie B. Però ho capito la sostanza della sua istanza e mi farò premura questa sera stessa, incontrando il Presidente del Consiglio dei Ministri anche per altri motivi, di riferirgli la sua istanza pressante perchè con la fine dell'anno non decada la possibilità di far luce su questo disastro.

Vi è poi il problema del materiale rotabile. Noi ci troviamo in una situazione cambiata questa volta in meglio, cioè si è razionalizzata e incrementata la domanda di materiale rotabile da parte delle ferrovie. Questa è una circostanza che alleggerisce dal punto di vista quantitativo la crisi del settore; però pone grandi problemi perchè abbiamo bisogno non di materiale di una volta, ma progressivamente nuovo; occorre quindi anche qualitativamente una ristrutturazione e una riqualificazione del nostro apparato. L'obiettivo che mi ero posto e che nel Comitato interministeriale abbiamo elaborato, era quello di riuscire in qualche modo a procedere ad una ristrutturazione senza ricorrere troppo agli ammortizzatori sociali. Credo che, avendo posto alle imprese un programma di lavori che ci consenta di ristrutturare, le imprese che sopravvivranno concorreranno alla ristrutturazione del settore rendendo così possibile il minor ricorso ad ammortizzatori sociali, mentre le altre aziende saranno destinate ad altro comparto o dovranno chiudere.

Di fronte a questo giudizio noi abbiamo adesso una risposta industriale che sta per essere confrontata con le ferrovie dello Stato; quindi potremo venir fuori con un piano pluriennale di distribuzione delle commesse, collegato al livello di ristrutturazione. Forse qui riusciamo a fare un passo avanti.

Per quanto riguarda la costituzione di Metropolis, devo dire che si tratta di un problema rilevante e che non si sa come reperire il fondo di dotazione. Si era proposto che il fondo di dotazione venisse accumulato nel tempo mediante le risorse trasferite dallo Stato a titolo di investimenti di capitali e di disinvestimenti del patrimonio. Questo presuppone il trasferimento del patrimonio all'ente, per cui è sorto un grosso equivoco; vi sono ancora grosse personalità politiche che discutono del trasferimento del patrimonio all'ente. Non c'è da discutere niente: il patrimonio è dell'ente in base alla legge n. 210. Quello che noi stiamo organizzando sono le modalità del trasferimento. Su questo è intervenuto un accordo che ci ha imposto di stimare il patrimonio, e la stima è una operazione molto complessa, alle volte addirittura improponibile. In sostanza è stato elaborato un metodo empirico legato ad una stima fatta in linea di massima dalla Commissione del 1983 presieduta dal professor Cassese. A questo punto sorge un dubbio colossale: ma quando noi valutiamo un bene lo stimiamo come è, o per come potrebbe essere in futuro? È questa una preoccupazione sacrosanta e non priva di risvolti fiscali, di trasparenza e di serietà. Stiamo quindi studiando una norma per consentire che questo trasferimento avvenga nella trasparenza maggiore, con la massima tranquillità del Ministro delle finanze. Con questo trasferimento quindi diventerebbe utile Metropolis; essa sarebbe una società per azioni di quasi totale proprietà delle Ferrovie istituita allo scopo di valorizzare il patrimonio in operazioni specifiche e potrà articolarsi in società varie; controllate o

partecipate. Questo è il momento più delicato: avendo approvato Metropolis con decreto interministeriale del ministro Carli e mio, e posto in essere criteri molto rigorosi – io ho anche firmato una direttiva altrettanto rigorosa – credo che rischi non ci siano rispettando queste regole. Manca ancora l'autorizzazione della Banca d'Italia che potrebbe conseguirsi dopo i 60 giorni con assenso tacito, o con parere positivo espresso in tempi più ridotti. Per la delicatezza della cosa mi sono ben guardato dal sollecitare questo parere, ma ho motivo di ritenere che la Banca d'Italia, consapevole dell'eventuale contributo al risanamento, possa rispondere abbastanza presto.

Resta il problema del trasporto locale, un problema molto difficile e complesso dal punto di vista istituzionale perchè una qualsiasi, ancorchè minima, riforma dovrebbe evidenziare che esso non ha nulla a che fare con il Governo centrale. Il Ministro dei trasporti non ha alcuna competenza sostanziale in questa materia ad eccezione del fatto che dispone di 4.400 miliardi da distribuire. Perciò ero molto favorevole all'ipotesi di eliminare il fondo relativo in questo disegno di legge finanziaria facendo confluire le risorse nel fondo comune per le regioni eliminando per sempre la competenza del Ministero dei trasporti. In questo modo si potrebbe saltare di netto tutto quel meccanismo, pur serio ma farraginoso, dei piani delle regioni. Invece il riparto di questi fondi avviene sconvenientemente sulla base della spesa storica per cui vi sono regioni che, in proporzione, spendono molto di più di quello che dovrebbero e regioni che invece hanno disponibilità inferiori alle esigenze. Su questo punto ho convocato la conferenza delle regioni, ma dopo un'ora di dibattito la competenza rischiava di diventare del ministro Scotti per questioni di ordine pubblico. Pertanto abbiamo rinviato la discussione al fine di poter comprendere meglio la materia. Effettivamente vi sono situazioni drammatiche, ad esempio quella di Napoli, ma non è perpetuando l'attuale sistema che esse possono essere curate.

Vi è poi il problema delle perdite pregresse di cui abbiamo discusso anche un anno fa. Il disegno di legge finanziaria sistema al 66 per cento, con 3.500 miliardi, le perdite pregresse di cinque anni; gli altri devono arrangiarsi. C'è chi dice che il problema è delle regioni, chi delle aziende, chi dei consorzi, chi dei comuni: comunque non dello Stato. Tutto ciò è legato alla possibilità di escludere definitivamente per legge l'accumularsi di queste perdite. Sta di fatto che, se assommiamo il ritardo per le perdite alle difficoltà di riparto e agli effetti sociali indotti dalla conflittualità nel comparto degli autoferrotranvieri (che per la verità non hanno stipendi da fame), il risultato è una grossa turbolenza in questo settore che stiamo cercando di arginare in tutti i modi.

Il programma per gli interporti e quello per le idrovie saranno pronti entro il mese di ottobre. Abbiamo avuto una pausa per la defezione dell'ingegner Incalza che è stato sostituito dall'ingegner Sciarrone che spero possiate conoscere ed apprezzare presto.

Abbiamo liberalizzato le tariffe aeree ed analogo provvedimento verrà deciso per le tariffe ferroviarie a mano a mano che si procederà secondo una logica imprenditoriale. Si tratta di un'esigenza di maggiore aderenza al mercato. Comunque non è una liberalizzazione totale; resta al Ministero la possibilità, entro 45 giorni, di valutare sufficienti le

motivazioni addotte o di respingere la proposta. Quello che il Ministero non potrà più fare è intervenire di propria iniziativa. Le tariffe le deciderà il vettore e lo Stato potrà soltanto approvarle o no. Ciò presenta qualche rischio dal punto di vista inflazionistico, ma è essenziale per coordinare il nostro mercato dei servizi con quello del resto dell'Europa.

Concludo il mio intervento così come lo avevo aperto: auspico che voi diate parere favorevole alla tabella dei trasporti e vi sarei grato se poteste riportare nel vostro rapporto le motivazioni che sono state qui addotte a sostegno dell'esigenza di effettuare alcuni recuperi nel disegno di legge finanziaria. Si tratterebbe di un grande conforto di obiettività e di competenza rispetto agli sforzi ulteriori che cercheremo di operare per riparare quanto meno alle falle maggiori.

SENESI. Per quanto riguarda le tariffe aeree, predisporrà un decreto *ad hoc* per la loro applicazione? Vi è infatti un problema di compensazione sulle tariffe per quanto riguarda la Sardegna e la Sicilia.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Con l'impostazione che ho prospettato si chiarisce in modo definitivo la questione della continuità territoriale. Essa di per sé non ci sarà mai più, nel senso che il vettore stabilirà le tariffe a lui più convenienti. Sorge un problema di intervento dello Stato sui conti del vettore in presenza dell'obbligo di praticare tariffe differenziate. Questo è stato uno dei motivi per cui abbiamo mantenuto il controllo sulle tariffe. D'ora in poi questo esercizio del controllo non sarà gratuito; abbiamo messo in moto un meccanismo che evidenzia meglio la diversa responsabilità per la spesa pubblica, mentre fino ad ora vi era una sorta di compensazione nel momento in cui si andava a trattare. È stata fatta chiarezza e lo Stato dovrà onorare in contanti le differenze delle tariffe invocate. Credo che ciò sia giusto e doveroso; in sostanza è quanto avviene sistematicamente per le ferrovie con gli obblighi di servizio ed è giusto che avvenga anche nel settore del trasporto aereo.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore ed il Ministro per le loro repliche.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 19,10.*

GIOVEDÌ 10 OTTOBRE 1991

**Presidenza del Presidente BERNARDI**

*I lavori hanno inizio alle ore 9,50.*

**«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-bis)**

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabella 17 e 17-bis)

**«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)**

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9), Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11), Stato di previsione del Ministero della marina mercantile e per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)».

Riprendiamo l'esame congiunto dei disegni di legge sospeso nella seduta di ieri. Dichiaro aperta la discussione sulla tabella 9 e sulle parti del disegno di legge n. 3003 ad essa collegate.

LIBERTINI. Signor Presidente, voglio solo rapidamente dire che in questo campo il nostro dissenso ha un carattere radicale. Mentre ieri sulla tabella dei trasporti dicevo che vi è un orientamento comune e che purtroppo registriamo una sconfitta del movimento riformatore nei trasporti, quando passiamo a parlare di lavori pubblici il nostro ragionamento si fa diverso. Vi sono tre questioni alla base del nostro



dissenso, la prima delle quali riguarda l'esistenza stessa del Ministero. Infatti noi riteniamo del tutto irrazionale l'esistenza di un Ministero dei lavori pubblici: del resto il Gruppo del Partito comunista italiano queste proposte le aveva fatte persino in sede legislativa nella scorsa legislatura. Un assetto migliore dovrebbe vedere la costituzione di un Ministero unico dei trasporti, esigenza manifestata già da tutti i colleghi in questa sede. Se si fa un Ministero unico dei trasporti, ben inteso liberato dalle attività gestionali, è chiaro che l'ANAS deve essere portata dentro il Ministero. Il Ministero unico dei trasporti dovrebbe cioè avere il quadro complessivo, perchè tra l'altro in un paese in cui il trasporto su gomma è così diffuso, parlare di un Ministero dei trasporti che non abbia competenza sulla strada vuol dire parlare di un Ministero finto. Quindi noi siamo per scorporare l'ANAS dal Ministero dei lavori pubblici. A questo punto il Ministero dei lavori pubblici verrebbe svuotato di gran parte dei suoi contenuti attuali, ma c'è di più: vi è in altri termini ampia materia di decentramento verso le Regioni e noi siamo fra le forze politiche che chiedono una simile scelta. A questo punto, mi parrebbe logico unificare il Ministero dell'ambiente e ciò che resta delle competenze del Ministero dei lavori pubblici in un dipartimento o Ministero dell'ambiente e del territorio. In tal modo ridurremmo il numero dei ministeri, come tutti auspicano, li riporteremmo alla funzione di programmazione e controllo e avremmo una capacità programmatoria, perchè il Ministero dei trasporti può programmare l'area complessiva dei trasporti e il Dipartimento dell'ambiente e del territorio programma il territorio; le attività gestionali sono decentrate ad aziende o verso le Regioni e poi vi è tutto il discorso sul successivo decentramento regionale. Questo è l'assetto che prefiguriamo, e questo è il primo motivo per cui ci opponiamo alla natura stessa di questo bilancio: vogliamo un'altra struttura.

Seconda questione: in realtà anche se oggi il Ministero dei lavori pubblici si trova con delle ristrettezze finanziarie complessive, la politica della viabilità in Italia in questi anni, nonostante alcune leggi, è continuata nel modo disordinato, clientelare e pasticciato con cui si è andati avanti per anni. Voglio ricordare che nel 1982 fu fatta una legge, la legge 12 agosto 1982, n. 531, che doveva stabilire la programmazione della grande viabilità secondo dei criteri. Questa legge fu disattesa e fu considerata a torto come una legge che sbloccava solo la costruzione delle autostrade. Certo, la legge n. 531 del 1982 riapriva la possibilità di costruire anche autostrade, ma nel quadro di una programmazione; invece fu varato quello sciagurato piano decennale Nicolazzi, che era uno zibaldone, e poi abbiamo proceduto per stralci successivi. In realtà la politica della viabilità è andata avanti in modo assolutamente confuso e disordinato. Non solo non si è mantenuto l'equilibrio tra la politica della strada e la politica delle ferrovie, ma all'interno della politica della strada non si sono affatto fatte salve delle priorità; ci sono opere fondamentali che sono incompiute; ci sono opere inutili che si cerca di avviare e non sono state avviate; sapete come sia stata trascurata la manutenzione, e attraverso le terze corsie si è proceduto ai raddoppi che si diceva di non voler fare senza aver un quadro della politica del territorio: questa è la nostra seconda critica.

La terza critica riguarda in gran parte e in generale la politica delle opere pubbliche. Non c'è dubbio che nel bilancio dello Stato ci sono moltissimi sprechi e anche tante anomalie, ma credo che nelle opere pubbliche tutto questo si concentri fino in fondo, che la spesa pubblica in questo settore sia gonfiata e la cosa ha interesse non solo sotto il profilo morale, ma sotto il profilo della politica economica. Noi oggi parliamo di contenere la spesa pubblica per eliminare il disavanzo; è vero che il problema esiste, ma noi siamo convinti che il problema non è quello delle poste di bilancio, il problema è quello della gestione della spesa. In tutti i campi si può ridurre fortemente la spesa, a parità di risultati, di opere e di servizi; oppure con la stessa spesa si possono dare più servizi e più opere. Le spese sono gonfiate, i costi sono anomali. Non voglio parlare di casi limite, come le strade costruite nell'ambito della legge per la ricostruzione della Campania e dell'Irpinia, che la Commissione d'inchiesta di cui ho fatto parte ha accertato essere costate addirittura 32 miliardi al chilometro - che è un caso esemplare al negativo -, ma certo ci sono casi di questo genere. Qui andiamo a toccare la grande questione della politica degli appalti e del rapporto fra appalti e concessioni. Noi abbiamo sempre detto che la concessione può essere uno strumento ma uno strumento che non può essere usato indiscriminatamente: intanto ad essa si deve ricorrere in casi eccezionali, cioè quando le prestazioni sono così complesse e integrate che è difficile addivenire ad una ripetitiva gara d'appalto per più soggetti; altrimenti la via normale è quella dell'appalto e non si capisce perchè si debba ricorrere alla concessione. Quando poi si va alla concessione, il requisito perchè essa sia un minimo trasparente è che debba avvenire con gara, o almeno con una procedura ristretta di tipo europeo, ma non con la trattativa privata. In secondo luogo è chiaro che si richiede che il progetto esecutivo e il progetto di massima siano fatti dal concedente, dalla mano pubblica, e poi ci vogliono le misure di pubblicità necessarie. Secondo me tutto questo non avviene, siamo andati avanti per grandi concessioni e ci sono casi ormai emblematici; pensate soltanto a quello che accade nell'area di Ancona, perchè quelle vicende sono esemplari, ma se ne potrebbero citare molte altre.

La nostra opposizione si incardina quindi su tre punti. Il primo è costituito da una contrarietà all'esistenza stessa del Ministero dei lavori pubblici. Il secondo riguarda la politica della viabilità cui siamo contrari nella sua attuale configurazione. Il terzo concerne la politica nel comparto delle opere pubbliche che gonfia la spesa a causa di sprechi e di abbondanti ruberie.

Noi presenteremo diversi emendamenti e ordini del giorno in questa discussione e attraverso di essi, anche nel corso del dibattito che avverrà in Assemblea, proporremo una politica alternativa che parta dalle funzioni del Ministero dei lavori pubblici per poi snodarsi attraverso un diverso rapporto tra la politica della viabilità e quella dei trasporti, passando per una razionalizzazione dell'esistente grazie alla quale ottenere un contenimento dei costi ed una maggiore trasparenza e moralità nelle procedure.

SENESI. Signor Presidente, desidero sollevare alcune questioni riguardanti la tabella 9. In generale vorrei porre un problema relativo

alla effettiva leggibilità dei documenti finanziari al nostro esame che propongono una serie di cifre rispetto alle quali ho difficoltà a ritrovare gli impegni assunti da questa Commissione, soprattutto per quanto riguarda le opere pubbliche. In particolare mi riferisco alla materia delle caserme dell'Arma dei carabinieri, della Guardia di finanza e dei Vigili del fuoco.

Nella nostra Commissione abbiamo approvato, tra l'altro in due stesure, il piano relativo alle caserme della Guardia di finanza di cui si sono perse le tracce e rispetto al quale non vi è corrispondenza con le cifre stanziare nel disegno di legge finanziaria. Analogo discorso vale per le caserme degli altri due corpi poc'anzi citati. Inoltre il Consiglio dei Ministri ha recentemente approvato un provvedimento relativo alla costituzione di una nuova forza speciale che dovrebbe essere dotata di uomini e di mezzi nonchè - si presuppone - di case per gli operatori. Non è possibile conciliare una simile previsione con la situazione drammatica riscontrabile a livello territoriale.

PATRIARCA. Vi è uno stanziamento apposito di 2.000 miliardi nello stato di previsione del Ministero dell'interno.

SENESI. Tale stanziamento attiene alle spese di gestione di questo corpo da istituire.

PATRIARCA. No, riguarda anche le strutture.

SENESI. Allora fateci avere il relativo piano del Ministero dell'interno altrimenti non è possibile che questa Commissione, che non esamina la tabella del Ministero dell'interno, possa avere chiaro il quadro della situazione. In realtà i piani che vengono sottoposti alla nostra attenzione sono presentati dal Ministero dei lavori pubblici, ma poi vediamo slittare gli stanziamenti ad essi relativi. Prego quindi la Presidenza della Commissione di mettere a disposizione i documenti del Ministero dell'interno relativi alla questione in oggetto. Pongo questo problema non per polemica ma perchè il Ministro dell'interno gira l'Italia garantendo che le caserme verranno costruite ma poi nel disegno di legge finanziaria si riscontra che i relativi stanziamenti non vi sono o vengono fatti slittare.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. I locali verranno affittati dagli istituti di previdenza. Con il mio dissenso il Consiglio dei Ministri ha stabilito questa procedura che personalmente considero discutibile.

#### **Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI**

SENESI. Vi sono comuni che si sono esposti non solo per l'acquisizione delle aree e la costruzione degli immobili, ma anche attraverso finanziamenti propri con mutui accesi presso la Cassa depositi e prestiti. Ad ogni modo intendo rilevare le preoccupazioni del nostro

Gruppo in ordine alla possibilità che le risorse destinate a questi scopi vengano a diminuire. Non sono certamente favorevole alla militarizzazione del paese, ma neanche all'inganno nei confronti dei cittadini. A questo scopo vorrei che venisse effettuata una comparazione tra i piani approvati e le risorse disponibili.

PATRIARCA. Le caserme le possono costruire anche i privati in quanto si tratta di un'attività abbastanza remunerativa.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Questo è molto discutibile. Valuteremo a consuntivo quanto sarà costata allo Stato una simile procedura.

SENESI. Vorrei che, prima della discussione in Assemblea, ci venisse fornita l'opportunità di conoscere i piani del Ministero dell'interno e di effettuare quella comparazione tra piani e risorse cui ho fatto appena riferimento.

Un altro punto su cui vorrei soffermarmi, anche se il Ministro per i problemi delle aree urbane non verrà in questa Commissione, riguarda il piano dei parcheggi. Abbiamo potuto verificare come, attraverso recenti decreti, sia stata effettuata la distribuzione delle risorse per l'attuazione della legge 24 marzo 1989, n. 122. Formalmente tale legge, anche se con gravissimi ritardi, è stata attuata per la parte di competenza del Ministro senza portafoglio per i problemi delle aree urbane. Quello che ci rende perplessi è lo slittamento dei finanziamenti che quindi non compaiono nel disegno di legge finanziaria per il 1992. Mi domando quanti soldi arriveranno realmente ai Comuni e alle Regioni che avrebbero dovuto ottenerli in base ai decreti del ministro Conte. In realtà questi decreti possono avere efficacia se vi sono le risorse previste nel disegno di legge finanziaria altrimenti ancora una volta la legge n. 122 del 1989 non verrà applicata.

La Commissione deve tener conto di questo passaggio ed operare per ripristinare una voce al riguardo nel disegno di legge finanziaria in esame. La nostra è una Commissione che si sforza, almeno verbalmente, di sostenere la riduzione del traffico urbano per evitare l'aggressione delle città da parte delle automobili. Tuttavia, se non si costruiranno i parcheggi ed i box per i residenti, come la legge prevede, evidentemente non raggiungeremo l'obiettivo.

Rivolgo quindi una sollecitazione al Ministro interessato perchè i finanziamenti per il 1992 rimangano. Il problema è che ci sono programmi relativi alle città, per esempio la sua, signor Ministro, in cui vi sono alcuni parcheggi in programmazione che rischiano di saltare se questa legge non verrà finanziata.

Vorrei perciò chiedere al Presidente che venga convocato in questa sede il ministro Conte per parlarci almeno delle due leggi che abbiamo approvato in questa Commissione attinenti la materia dei trasporti e dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Farò in modo, senatrice Senesi, che nella prossima settimana venga qui convocato il ministro Conte.

COVELLO. Vorrei parlare, ministro Prandini, di un problema che è ormai di grande attualità, cioè quello dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Ne stiamo discutendo da quattro anni pure in questa Commissione e, anche se lei è un ministro proveniente dal Nord d'Italia, credo che abbia a cuore l'unità del paese e possa sensibilizzare anche alcuni suoi colleghi ministri sull'ammodernamento di questa autostrada. Molti ci criticano dicendo che la classe politica è impotente ad intervenire in una situazione di disastro economico. Caro Ministro, io la percorro tutte le settimane e le posso assicurare che il 70 per cento del tratto da Salerno a Reggio Calabria è a corsia unica. Non è poi possibile che in alcuni tratti vi siano lavori che durano da anni o sono fermi. Il problema è che sulla Salerno-Reggio Calabria, nel tratto da Cosenza a Lamezia, si impiega un'ora e mezzo invece di 30 minuti per colpa di lavori stradali che vengono svolti senza una progettualità e senza una programmazione.

A parte questo, come è stato ipotizzato anche in altre occasioni, le chiedo se non sia il caso di assegnare questa autostrada alla gestione dell'IRI, con il coinvolgimento dell'ANAS e delle Regioni. C'è un problema di pedaggio, ma nel momento in cui un'autostrada dimostra di essere efficiente, qualsiasi cittadino è disponibile a pagare il pedaggio.

L'ultima mia sollecitazione riguarda il problema della struttura delle caserme. Si parla tanto di criminalità nel Mezzogiorno e c'è un problema che riguarda l'Arma dei carabinieri; ad esempio, nella città di Castrovillari il Governo ha deliberato di aprire un commissariato di pubblica sicurezza, ma c'è un ritardo di 10 mesi perchè non si sono trovati i locali. Bisognerebbe fare una programmazione e prima di istituire nuove caserme dei carabinieri il Governo dovrebbe pensare al finanziamento di queste strutture, cercando di evitare locali in affitto, che non sono adatti a diventare caserme.

PINNA. Il giudizio generale che mi pare si possa dare per quello che riguarda la tabella relativa allo stato di previsione per il 1992 del Ministero dei lavori pubblici, soprattutto per quanto riguarda il settore della viabilità, conferma quello che in altre occasioni ho avuto modo di dire, e cioè che siamo di fronte ad un quadro sconsolante. Infatti le risorse messe a disposizione per i mondiali e per le Colombiadi hanno rappresentato un vergognoso colpo di mano attraverso il quale sono stati trasferiti per la sola viabilità circa 10 mila miliardi in aree ben circoscritte ed individuate del nostro paese. Si è trattato di una grande abbuffata del tutto discrezionale di opere stradali che avrebbero dovuto per legge essere previste solo nel caso fossero effettivamente opere realizzabili e strettamente connesse e funzionali a quelle manifestazioni. Di fatto sappiamo che per i mondiali alcune opere di viabilità, che avrebbero dovuto appunto essere strettamente connesse alle manifestazioni e concluse prima delle manifestazioni, non lo sono ancora oggi. La stessa operazione è avvenuta ed avverrà inevitabilmente per le Colombiadi, anche queste dislocate stranamente in cinque regioni.

Che cosa c'entra Colombo con il Piemonte e con l'Emilia più di quanto non riguardi il Lazio e la Sardegna?

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Le ricordo che è stata una decisione del Parlamento.

PINNA. Una decisione presa con un colpo di mano grazie alla presenza di una *lobby* nel Parlamento. In ogni caso nulla toglie che tutto ciò sia avvenuto con l'avallo del Governo il quale, nella sua funzione di programmazione anche nel settore della viabilità e nel rispetto delle leggi votate dal Parlamento, dovrebbe respingere i tentativi delle *lobbies*. Invece il Governo non solo ha avallato questi tentativi, ma li ha sollecitati. Anche qui in Senato ha sollecitato l'approvazione di un ordine del giorno di supporto alle decisioni relative alle manifestazioni colombiane.

Siamo in sostanza di fronte a quantità enormi di risorse, una sorta di piè di lista concessa ad aree ben circoscritte ed individuate discrezionalmente dal Ministero. In tal modo si è stravolto ogni criterio di programmazione, in particolare si è ignorata la già richiamata legge n. 531 del 1982 per la quale sono stati realizzati moltissimi studi riguardanti i criteri di ripartizione equilibrata delle risorse. Tutto è stato travolto con alcuni ordini del giorno portati avanti nei termini che prima indicavo.

Siamo ora di fronte ad un Piano della grande viabilità per il quale sono state previste risorse insufficienti. Se ho ben compreso, il Ministro afferma che il 1991 è coperto e che per il 1992 si tratta di trovare i mutui. Anche considerando le cifre stanziare per il biennio successivo, siamo ben lontani dai 19.000 miliardi ancora necessari per la copertura finanziaria di tutti gli interventi. Le risorse dirottate a favore del campionato mondiale di calcio ed ora delle manifestazioni colombiane, risorse sottratte essenzialmente alle regioni del Mezzogiorno, fanno sì che alcune di quelle regioni dispongano oggi di progetti esecutivi che non sono in grado di coprire finanziariamente.

Date tutte le operazioni che si possono compiere all'interno del consiglio di amministrazione dell'ANAS per rallentare l'approvazione di determinati progetti, talvolta con argomentazioni capziose al fine di prendere tempo e favorire altri progetti (da questo punto di vista non mi illudo che vi sia possibilità di fare chiarezza e di assicurare trasparenza ad una struttura come l'ANAS della quale lei, signor Ministro, è presidente), chiedo che le decisioni del consiglio di amministrazione vengano inviate sistematicamente ai parlamentari. Ottenere tali delibere, infatti, risulta difficilissimo, quasi si trattasse di documenti di non so quale servizio segreto. Al contrario si tratta di materiale informativo immediato di cui il Parlamento dovrebbe essere messo a conoscenza. Sono tre giorni che cerco di ottenere una delibera adottata nell'ultima riunione del consiglio di amministrazione dell'ANAS, relativamente al tunnel che si è deciso di costruire ad Olbia!

Vi è poi, nell'ambito del Piano della grande viabilità, lo scandalo degli interventi cosiddetti «fuori quota» Non voglio esprimere giudizi temerari, anche se il Presidente del Consiglio afferma che ad esprimerli ci si azzecca. Tuttavia rilevo che simili interventi non erano mai avvenuti, nel senso di prevedere la disponibilità di una certa quota di risorse senza individuare preventivamente il settore di viabilità nazionale a cui destinarla. Si tratta di una procedura anomala che può anche comportare ulteriori distorsioni perchè magari consente di distribuire risorse in giro per l'Italia in modo da gonfiare ancora di più lo stanziamento previsto.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Questo non è nel mio stile.

PINNA. Ci impedisca di peccare, signor Ministro. Scriva qual è la ripartizione degli interventi «fuori quota» che è stata decisa tra le varie strade nel territorio nazionale; indichi quali sono le cifre relative a ciascun intervento.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo farò quando avrò a disposizione i progetti.

PINNA. Per quanto riguarda il modo di operare dell'ANAS, siamo di fronte ad una nicchia di socialismo reale. Mi rendo conto che è un giudizio pesante, ma sono pronto a supportarlo. Siamo di fronte, ad esempio, ad una totale disapplicazione della legge sulla dirigenza, legge di cui all'ANAS si fa carta straccia. L'assegnazione dei dirigenti avviene su una base assolutamente discrezionale da parte del Ministro, cioè in modo arbitrario attraverso l'attribuzione di funzioni superiori anziché attraverso i concorsi come previsto dalla Costituzione repubblicana. È una situazione intollerabile che si ricollega alla distribuzione sul territorio nazionale dei capi compartimento che avviene anch'essa in modo assolutamente inaccettabile. I capi compartimento vengono scelti esclusivamente su base politica, in ossequio al Ministro di turno e non certo sulla base della professionalità e dei titoli.

L'ANAS è un luogo dove si smarriscono persino i documenti di ricorso posti in essere da funzionari dipendenti che avevano motivi per ricorrere.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma a lei chi racconta queste favole? Voglio conoscere la fonte. Per conseguire la qualifica di capo compartimento occorre avere dei titoli professionali tanto è vero che, non essendo ancora stato approvato il relativo disegno di legge, vi sono state due attribuzioni di funzioni *ad interim* proprio perchè non vi sono più aventi diritto a reggere un compartimento. Non è possibile quindi affermare che tutto avviene sulla base di decisioni discrezionali da parte del Ministro.

PINNA. Sono in grado di fornire al Ministro tutti i dati relativi alle attribuzioni di funzioni. Poichè tali attribuzioni non sono nè indolori nè inefficaci, facendo compiere un salto enorme in termini di punteggio ai funzionari che aspirano a diventare capi compartimento, è evidente che, al di là dei meriti tecnici e delle competenze dei singoli funzionari, è il Ministro che, assegnando funzioni che raddoppiano i punteggi, stabilisce in realtà chi dovrà andare a coprire il ruolo di capo compartimento.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Vorrei che lei indicasse se vi sono stati casi in cui persone che non ne avevano i titoli sono divenute capo compartimento; altrimenti altro che socialismo reale!

PINNA. Quelli che svolgono mansioni che rappresentano titolo per poter diventare capo compartimento dovrebbero trovarsi in tali condizioni a seguito del superamento di un concorso. Il problema è che in

alcuni casi essi hanno ottenuto l'attribuzione di funzioni superiori direttamente dal Ministro. Ciò fa scattare il punteggio che poi consente a questi soggetti di diventare capi comparto. Tale promozione, quindi, avviene per meriti politici e non tecnici.

PRANDINI, *ministro per i lavori pubblici*. Le sue sono, senatore Pinna, affermazioni prive di ogni fondamento, dato che per affidare l'incarico di capo comparto occorrono ben precisi titoli professionali. Se lei insiste non ho niente in contrario a svolgere su questo aspetto una audizione, ove siano invitati anche i dirigenti dell'ANAS che potranno fornire ogni spiegazione al riguardo.

PINNA. Noi siamo disponibilissimi ad esaminare la situazione anche da questo punto di vista con i dati alla mano e su questo investo la Presidenza.

L'effetto di questa situazione di non trasparenza nell'amministrazione dell'ANAS ha moltissimi riflessi e voglio citarne uno relativo alla mia regione. Nel 1991, ma anche nel 1990, su tutti i lavori appaltati (circa 10-12 appalti) nessuna impresa regionale è riuscita a vincere un appalto. Non sto dicendo che solo per questo ci sia un atteggiamento scorretto da parte del comparto; c'è però un meccanismo che consente all'esterno delle singole realtà più deboli del paese la realizzazione di cordate che tagliano fuori le imprese di realtà isolate. Ma c'è anche un altro elemento: proprio perchè ci sono gruppi di imprese potentissime sul piano nazionale, vere e proprie *lobbies*, queste stesse spingono perchè in aree marginali del paese non si facciano investimenti. Anche in questo vedo, signor Ministro, la scelta di tagliare i fondi per 280 miliardi alla mia regione; se è necessario, le imprese fanno le cordate e tagliano fuori le altre imprese, vincendo gli appalti anche in Sardegna, ma preferirebbero che quei lavori venissero appaltati nello stivale, perchè in tal modo il lavoro è più comodo. Credo che se si vuol riportare trasparenza in tutta questa materia, occorrerebbe porre dei limiti.

Io vedo degli atteggiamenti che sono assolutamente preoccupanti, anche nei singoli compartimenti; evidentemente le disponibilità di informazioni che noi parlamentari abbiamo sono per singoli compartimenti nelle regioni in cui si opera e non abbiamo un quadro completo e la possibilità di un controllo sui comportamenti dei compartimenti sul piano nazionale. Io, signor Ministro, ho potuto vedere delle carte dalle quali risulta che l'ANAS in qualche nostra regione dichiara l'inesistenza di un determinato cavalcavia, che invece esiste. Io ho visto documenti nei quali risulta che vengono ceduti ai privati aree demaniali nella fascia di rispetto della strada, che erano già state acquisite dall'ANAS e vengono cedute per realizzare un rifornitore della ESSO, che ha una determinata proprietà. Io noto che nella mia regione si spendono delle somme che sono davvero inspiegabili. Un metro di galleria paramassi costa oltre 300 milioni. Vorrei capire se queste cose siano regolari e se le concessioni vengono fatte solo per opere complesse integrate, difficili da attuare, oppure vengono affidate anche per opere che hanno dal punto di vista tecnico una notevole facilità di esecuzione. Tutto questo evidentemente attiene al discorso della trasparenza, che assolutamente in questo settore non esiste.



Per quanto riguarda il tunnel di Olbia, mi pare che vi fosse un finanziamento previsto. In quella città, come il Ministro sa bene, si scaricano merci e passeggeri provenienti dai due porti marittimi, quello di Golfo Aranci e quello dell'Isola Bianca, in più vi è l'aeroporto e tutto il collegamento con la Costa Smeralda. Questo evidentemente crea ingorgo e delle difficoltà lungo l'area portuale. Una delle soluzioni proposte era quella però di allargare la strada in superficie, anche perchè è in corso di realizzazione una circonvallazione che porterebbe fuori il grosso del traffico dalla città senza bisogno di realizzare un tunnel. Vorrei sapere qual è la cifra esatta prevista per il tunnel e da dove viene ricavata. Mi risulta che gli stanziamenti siano passati da 10 a 80 miliardi e non vorrei che siano stati sottratti a qualche altro tratto di viabilità. Anche perchè la soluzione del tunnel presenta delle notevoli difficoltà e contrarietà. In primo luogo, il consiglio comunale di Olbia non ha mai deciso in proposito con delibera, ed è abbastanza singolare che il consiglio di amministrazione dell'ANAS non esiga innanzitutto una determinazione dell'organo consiliare di quel comune entro il cui abitato si dovrebbe realizzare la struttura. Chiedo se esiste un parere della Regione, ma ho già una risposta dall'assessore ai lavori pubblici, che ha dichiarato che questo parere alla Regione non è stato mai chiesto, come pure è prassi. Sono state poi raccolte 10 mila firme su una popolazione di 30 mila abitanti contrarie al tunnel.

Si potrebbe anche presumere che si tratti di una quota, in base alla legge 8 giugno 1990, n. 142, sufficiente per proporre un *referendum*.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non lamentatevi poi se in Sardegna non si fanno investimenti.

PINNA. Noi vogliamo gli investimenti in Sardegna, ma non si può accettare che vengano decisi in modo antidemocratico. Manca ancora il parere della Regione e sono già state raccolte le firme; aspettare un mese per consentire di effettuare un *referendum* non è poi una grande perdita di tempo, anche perchè si prevede che saranno necessari quattro anni per realizzare questo tunnel che sconvolgerà la città. Far pronunciare i cittadini sarebbe stato preferibile e non capisco come mai, considerando la povertà di risorse dell'ANAS e la mancanza del parere da parte della Regione, il Ministro ed il Consiglio di amministrazione dell'ANAS abbiano potuto decidere di moltiplicare per otto i finanziamenti la cui provenienza peraltro non mi è ancora chiara. La sensazione è che talvolta prevalgano, anzichè quelle dei cittadini, le esigenze dei progettisti e le alleanze politiche all'interno dei partiti di maggioranza o tra il sindaco di una determinata città ed il Ministro dei lavori pubblici. Non vi è altra spiegazione.

Alcuni parlamentari di questa Commissione, tra cui il senatore Patriarca, ricevettero una delegazione di amministratori della Sardegna centrale per discutere della strada statale n. 128 che collega 42 comuni. Essi sollecitavano un avvio del finanziamento per un miglioramento di quella strada che presenta tempi di percorrenza impossibili avendo una media di dodici curve a chilometro. Le segnalazioni di quegli amministratori furono condivise, nelle loro motivazioni, dal presidente Bernardi e dai membri di questa Commissione. Fu previsto così un

finanziamento aggiuntivo di circa 60 miliardi che però venne assegnato alle strade statali nn. 198 e 442 (e soltanto per un tratto alla strada statale n. 128) in relazione alle quali, peraltro, non esistono progettazioni esecutive. Gli amministratori da noi ascoltati ci dissero che, con pochi risparmi messi a disposizione da comunità montane, comuni e amministrazioni provinciali, erano già stati predisposti i progetti esecutivi per alcuni tratti della strada 125. Malgrado ciò il Ministro ha deciso di finanziare altre strade per le quali non esistono progetti. Se si vuole intervenire per spezzare l'isolamento di quelle zone, allora si destinino risorse per i progetti già esistenti, senza nulla togliere alle esigenze alla base degli interventi previsti per altre strade. Il fatto che le risorse siano destinate per interventi non richiesti e privi di progetti mi fa pensare che i criteri attraverso i quali il Ministro sceglie e decide non abbiano nulla a che fare con le esigenze rappresentate dagli amministratori locali e quindi dalle popolazioni, quanto piuttosto con le pressioni di qualche nostro collega della Camera dei deputati, presumo amico di partito e personale del ministro Prandini.

PATRIARCA. Non è possibile fare simili affermazioni.

PINNA. Posso certificare che si tratta di un amico personale del Ministro visto che quest'ultimo invia il soggetto a cui mi riferisco - che è un parlamentare come me - ad inaugurare strade in sua assenza, quindi con funzioni di Governo pur non essendone rappresentante.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non vado ad inaugurare tronchi di strade; di volta in volta delego altre persone.

PINNA. Sì, ma ci manda i suoi amici.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. La prossima volta delegherò lei.

PINNA. Non mi interessa. Voglio solo sottolineare che questo tipo di rapporto finisce per diventare criterio di programmazione prioritario rispetto alla disponibilità di progetti e alle richieste che provengono dalle istituzioni locali.

Per quanto riguarda la strada statale n.131, rilevo che essa ha visto una crescita esponenziale di incidenti gravissimi.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho dato disposizione, in occasione dell'ultima riunione del consiglio di amministrazione dell'ANAS, che per la riunione successiva, prevista per il prossimo 7 novembre, venga posto all'ordine del giorno un intervento programmato di 200 miliardi per la strada statale n. 131. Se c'è qualcuno costantemente impegnato affinché vengano posti all'ordine del giorno del consiglio di amministrazione dell'ANAS interventi a favore della Sardegna, questi è il sottoscritto. Sono l'unico a sostenere con tenacia le esigenze della Sardegna; dopo di che però leggo certe notizie infondate sui giornali locali. Anche lei, senatore Pinna, questa mattina ha fatto molte affermazioni destituite da ogni fondamento, dichiarazioni senza prove. Lei può

verificare presso gli uffici dell'ANAS e del Ministero tutto quello che vuole; vi è la massima disponibilità a fornire tutte le informazioni richieste. È sufficiente che lei si rivolga al mio Gabinetto per ottenere tutte le informazioni sulle delibere del consiglio di amministrazione dell'ANAS.

PINNA. Finora mi sono rivolto ai dirigenti dell'ANAS e non ho avuto risposta.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Le ripeto di rivolgersi al mio Gabinetto. «Dirigente» è un termine che non mi dà la possibilità di interloquire con chi non le ha dato le informazioni richieste e di sapere perchè lo ha fatto.

PINNA. Posso farle anche i nomi. In ogni caso, poichè 200 miliardi non sono certo sufficienti per intervenire adeguatamente sulla strada statale n. 131, suggerisco di intervenire in modo massiccio e non con tanti piccoli appalti che provocano anche numerosi incidenti mortali a causa dei lavori in corso.

Un'ulteriore esigenza è quella di eliminare gli attraversamenti a raso, di aggiungere la corsia di emergenza e di installare una rete all'esterno della strada. Questi sono interventi di completamento, ma sono le carenze strutturali che determinano gli incidenti. Rilevo inoltre come già in precedenti occasioni, di cui la stampa aveva dato notizia, che si era parlato di uno stanziamento di 250 miliardi. Ora il Ministro parla di 200 miliardi, ma sono sempre e soltanto dichiarazioni verbali. Sarebbe quindi opportuno che il Ministro fornisse il più rapidamente possibile il quadro delle risorse finanziarie da destinare alla strada statale n.131 e in particolare al tratto a sud di Olbia dove si scarica la gran parte del traffico connesso alle attività turistiche. Inoltre vorremmo conoscere i tempi di realizzazione.

POLLICE. È indubbio che la presente legge finanziaria risenta della spinta a ridurre la spesa e a contenere il *deficit*. Però ho l'impressione che lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici sia quello che in termini generali ha subito meno tagli. Era già, signor Ministro, un bilancio ben consistente negli anni precedenti, ed è rimasto tale. Se questa è una considerazione di carattere generale, devo dire che tutta una serie di voci potevano essere meglio utilizzate sulla linea del risparmio. Un esempio è la voce che sotto vari capitoli riguarda i danni bellici; io non riesco a capire come mai a 45 anni dalla fine della guerra dobbiamo ancora appostare nelle voci di bilancio del Ministero dei lavori pubblici le spese per ricostruzioni a causa di eventi bellici. Mi meraviglia anche la voce relativa alla ricostruzione delle zone terremotate del Belice o per altre calamità naturali; non capisco come mai per il Belice dobbiamo ancora finanziare opere quando non abbiamo ancora il riscontro dei lavori fatti in passato. A fronte di questo, in questo disegno di legge finanziaria non si sono trovati stanziamenti per il restauro del patrimonio storico-artistico-monumentale nei comuni della zona del Belice distrutta dal terremoto del 1968. Dico questo perchè ho l'impressione che vi sia tutta una serie di voci appostate su

certi capitoli di spesa, che poi possano essere diversamente utilizzate. È una sensazione che io ho e che lei deve fugare perchè non vorrei che queste voci ricorrenti in bilancio anno dopo anno siano in realtà destinate ad altre cose.

Non riesco poi a capire come mai, dato che in tutto il nostro paese diminuisce la popolazione scolastica, quindi l'utenza, si continuino a costruire edifici scolastici quando - le faccio il caso di Milano - vi sono altri edifici scolastici inutilizzati o sottoutilizzati. Vi sono poi finanziamenti per il completamento di istituti di prevenzione e pena, e questa è una vecchia storia che ha anche sollevato scandalo a livello nazionale; è diminuito un certo tipo di popolazione carceraria che comportava le carceri supersicure, aumenta un altro tipo di popolazione carceraria, che è quella tipica delle carceri mandamentali, ma non si trova una voce relativa al riadattamento delle vecchie case di reclusione mandamentali, che si potrebbe realizzare con spese limitate.

Vorrei poi chiederle quando ci sarà un piano complessivo di interventi per Venezia; tutti gli anni la voce per Venezia è ricorrente, ma le somme stanziare sono spesso finite a residuo passivo.

Voglio aprire ora l'argomento relativo ai porti. È un fatto inammissibile che si trovino ancora iscritte in bilancio, ad esempio, le spese per il porto di Ancona; sono spese che, dopo lo scandalo che è successo, dovrebbero essere cancellate. Vorrei al riguardo una spiegazione dal Ministro. Come è possibile prevedere altri 35 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento del porto di Ancona quando ancora non si sa che fine abbiano fatto gli stanziamenti passati? Vorrei ricordare che nel porto di Ancona esiste una delle più grandi gru operanti nel nostro paese.

Il problema comunque è quello di sapere dove vanno a finire i soldi. Il caso del porto di Ancona è emblematico: esso forma oggetto di un provvedimento a se stante che stanziava una certa quantità di risorse, ma poi ritroviamo voci riguardanti i danni alle strutture del porto di Ancona anche in un altro provvedimento relativo agli eventi sismici che hanno colpito quelle zone. Rispetto alle cifre che il ministro Prandini è abituato a movimentare nel bilancio, si tratta di ben poca cosa; però è una situazione incredibile.

Per quanto riguarda i contributi al comune di Roma per l'esecuzione di opere pubbliche, vorrei che prima del dibattito in Aula il Ministro ci fornisse l'elenco di tali opere. Lo abbiamo richiesto al comune di Roma ma non siamo riusciti ad ottenerlo.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. L'elenco delle opere di nostra competenza lo faremo senz'altro avere ai membri della Commissione.

POLLICE. Vorrei poi sapere che cosa si intende per riparazione e ricostruzione di alloggi danneggiati dalla guerra. È possibile sapere quali sono gli alloggi danneggiati dalla guerra dal 1945 ad oggi? Non vorrei che le risorse destinate a tale scopo, poichè la voce ricomprende anche gli alloggi e le costruzioni danneggiate da pubbliche calamità naturali, venissero fatte slittare tutte a quest'ultimo scopo.

ULIANICH. Poichè le calamità naturali cui si fa riferimento sono definite pubbliche, cercando di interpretare la dizione sul piano filologico, potrei pensare che si tratti di rivoluzioni e che quindi la voce faccia riferimento a danni provocati da guerre e da rivoluzioni.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Certamente è una dizione molto estesa.

POLLICE. Proprio per questo vorrei avere dei ragguagli.

Il suo, ministro Prandini, è il Ministero che ha subito il minor numero di tagli, probabilmente grazie alla sua capacità e alla sua forza di resistenza all'interno del Consiglio dei ministri. Non credo infatti che per il suo Ministero valga lo stesso discorso che ieri abbiamo sentito da un suo illustre collega il quale ha affermato di aver trovato già fatto il bilancio di propria competenza. Per quanto riguarda gli interventi per le calamità naturali, vi sono stati addirittura degli incrementi ed in particolare gli interventi relativi alla viabilità di competenza dell'ANAS hanno registrato incrementi notevoli.

Non sono riuscito a leggere nel bilancio di sua competenza un impegno sulla linea del risparmio e del rigore. Vi è ad esempio una voce dedicata all'informatizzazione dei servizi. Spero che questi massicci investimenti servano almeno a noi poveri mortali per ottenere facilmente le informazioni di cui abbiamo bisogno. Lei, ad esempio, poco fa diceva al collega Pinna di rivolgersi al Gabinetto per ottenere informazioni, ma in realtà l'accesso al Ministero è estremamente difficile.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Ai parlamentari rispondo personalmente.

POLLICE. Queste sono parole; in realtà, proprio per la natura delle funzioni svolte, questo accesso ai dati è estremamente difficile anche per i parlamentari. In ogni caso spero che con l'informatizzazione dei servizi arrivi la trasparenza all'ANAS e al Ministero dei lavori pubblici.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. La trasparenza, soprattutto per quanto riguarda gli appalti, è in funzione della trasparenza delle leggi che il Parlamento approva.

POLLICE. La mancanza di chiarezza delle leggi è la scappatoia che vi permette di fare quello che volete. Se le leggi fossero chiare avreste ben poche possibilità di manovrare e di muovervi nei meandri delle leggi stesse.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non cerchiamo di muoverci nei meandri delle leggi, anzi chiediamo regole certe.

POLLICE. Non le avete mai volute le regole certe; non sono stato certo io a governare il paese dal 1945 ad oggi. In Parlamento avete fatto sempre tutto quello che avete voluto. Quando avete voluto far passare

delle leggi che vi convenivano - naturalmente a fini politici e non personali - le avete approvate in pochi giorni, anche con l'avallo del più grande partito di opposizione.

È possibile comunque che vi sia un intervento del Ministero dei lavori pubblici sull'enorme problema della casa? In Italia ci stiamo avviando lentamente ad abolire il sistema dell'affittanza. Il meccanismo del mercato, innescatosi a seguito della legislazione vigente, costringe il cittadino a comprarsi la casa, il che fa crollare il mercato degli affitti. È mai possibile che il Ministro dei lavori pubblici non possa intervenire al riguardo? È mai possibile che egli non possa emanare un decreto che imponga alle grandi compagnie di assicurazione, che in questo paese detengono grandi proprietà immobiliari, di smettere di comportarsi in un certo modo?

È necessario un provvedimento che impedisca da parte di assicurazioni e società immobiliari la vendita selvaggia degli immobili di loro proprietà affittati, il che costringe gli affittuari a comprare la casa. Il collega Fiori alla Camera dei deputati ha presentato al riguardo un progetto di legge che non costa niente e che costringe le grandi compagnie e società prima di procedere alla vendita frazionata ad informare i sindaci, che possono rinviare questo tipo di operazione. Approvare un provvedimento di questo genere costituirebbe un atto di buona volontà e di inversione di tendenza per un meccanismo che porta quasi alla cancellazione del mercato dell'affitto. Dico questo perchè, per quanto riguarda il programma casa, ci sono città come Milano in cui non si costruiscono case di edilizia economica e popolare da almeno 10 anni. Ho richiamato il piano casa per invitare a rallentare la logica selvaggia che sta dominando il mercato.

È mai possibile che nel nostro paese aumenti la spesa per strade ed autostrade e diminuisca di fatto la spesa per il trasporto pubblico su ferro? Questo si evidenzia molto chiaramente analizzando l'andamento delle cose negli ultimi 3 o 4 anni. Ritengo che al proposito ci sarebbe dovuta essere una inversione di tendenza e si sarebbero dovuti bloccare i faraonici progetti autostradali.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Per il piano triennale che il Parlamento ha approvato si prevedono su 27 mila miliardi, con gli impegni pregressi, 2.500 miliardi; quindi di fatto di nuova spesa in tre anni ci sono 1.500 miliardi. Non vi è nessun progetto faraonico di nessun tipo.

POLLICE. Allora vorrei chiederle, signor Ministro, che cosa c'è ancora da stanziare per l'applicazione della legge 28 febbraio 1986, n. 41 (legge finanziaria) del 1986, in rapporto al completamento di opere viarie. Vi sono poi in bilancio delle voci che si riesce sempre ad incrementare, come ad esempio quella relativa all'adeguamento delle strutture del laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso, che viene aumentata ogni anno, probabilmente grazie al prestigio del professor Zichichi.

Passo ora all'intervento sul Mezzogiorno, croce e delizia del nostro paese. Le postazioni di spesa, per quanto riguarda il suo Ministero, nel Mezzogiorno, che non hanno una specificazione precisa, contribui-

scono soltanto ad incrementare le critiche di coloro che vogliono impedire la realizzazione di nuove opere nel Sud del paese, come il senatore Bossi.

È necessario che le postazioni in bilancio siano chiarite con precisione, anche quando si tratta di cifre di poco conto, anche perchè le voci accorpate sono la fonte continua e costante di malgoverno. Voglio fare un esempio relativo al capitolo 712 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade: spese per la realizzazione delle opere necessarie al ripristino delle strade statali danneggiate dagli eventi dannosi di maggio 1983 nei comuni delle province di Sondrio, Brescia, Bolzano e Trento. In residuo la cifra per il bilancio del 1991 era di 570 miliardi. Le previsioni assestate per l'anno finanziario 1991: 1.027 miliardi. Variazioni che si propongono su questa voce: 500 miliardi in meno. Restano previsioni per l'anno finanziario 1992: 527 miliardi. Mi riferisco sempre al residuo. Ad esempio per il 1991 secondo la legge di bilancio vi era una previsione di 500 miliardi ma, guarda caso, si è agito sui residui con un aumento di 27 miliardi per quanto attiene alla previsione per il 1992. Quindi non si è agito sulla cassa.

Posso fare un altro esempio, riguardante la spesa da destinare all'ammortamento dei mutui per la ristrutturazione anche straordinaria dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Nelle previsioni vi erano 432 miliardi che poi, nell'asestato, sono divenuti 584. Ora si tolgono 280 miliardi di residuo e si asestano le previsioni per il 1992 in 304 miliardi. Per le autostrade la previsione asestata per il 1991 era di 280 miliardi; ora si aumenta di 20 miliardi e per l'anno finanziario 1992 la previsione diviene di 300 miliardi.

Ho voluto fare questi esempi per dimostrare come, quando le voci non si riferiscono ad interventi precisi, si possa anche fare bella figura operando delle riduzioni senza però sapere bene dove. Quando invece gli interventi sono ben individuati, guarda caso ci si muove sui residui e si aumenta la spesa.

Voglio infine far riferimento al capitolo 727 dello stato di previsione della spesa dell'ANAS per il 1992 che è l'emblema del suo Ministero: «Spesa per l'esecuzione di opere straordinarie di manutenzione delle strade ed autostrade statali. Spese generali periodiche ed interventi vari manutentori delle sovrastrutture stradali e relative opere complementari, compreso l'impianto della segnaletica orizzonale nonchè il ricarico e sovrizzo della banchine laterali nei tratti interessati dalle distese. Risarcimenti parziali ed opere varie di manutenzione delle strade ed autostrade statali, come cantoniere, caselli autostradali ed edifici vari connessi. Spese per la segnaletica ed utensili di lavoro. Spese per la coltivazione, per l'impianto e la manutenzione di alberature ed arbusti, siepi antiabbaglianti e vegetazione per il contenimento delle scarpate. Indennizzi vari per danni compresi quelli per occupazioni temporanee e permanenti. Interventi a carattere di urgenza per il ripristino del traffico stradale. Spese per abbattimento di costruzioni o manufatti abusivi lungo le strade ed autostrade statali».

Signor Ministro, lei mi deve dire se questa è una voce per la quale è possibile prevedere 750 miliardi di cassa per il 1991, 750 nell'asestato di quello stesso anno ed una variazione in aumento di 150 miliardi per il 1992.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. È una previsione di gran lunga insufficiente.

POLLICE. Sì, ma in questa voce sono contenuti interventi che già sono oggetto di incrementi di spesa in altri capitoli che pure li riguardano. Capisco che i soldi sono pochi, ma questo è un modo di giocare con le voci di bilancio. La voce che ho voluto leggere è emblematica della logica con cui si muove questo Ministro e di come si muovevano i suoi predecessori.

ULIANICH. Non posseggo nè cannoni iracheni a lunga gittata che stanno per essere smantellati nè, essendo un pacifista convinto, altro genere di armi, per cui non sarò in grado di sparare contro il Ministero dei lavori pubblici - non dico contro la persona affabile e gentile del ministro Prandini - alcun proiettile. Come considerazione generale direi che la dieta può essere consigliabile per singoli cittadini meno forse per le istituzioni quando gli stanziamenti vengano spesi in modo mirato e trasparente.

Nell'analizzare la relazione ministeriale vorrei permettermi di utilizzare un minimo di *vis* giocosa, perchè in alcune pagine mi pare di rinvenire echi lontani, quasi spenti, di un'*aurea aetas*. Questa età è rappresentata dagli anni '90. A pagina XXV della relazione si fa del 1990 l'«anno zero» in materia di politica delle opere pubbliche per poi affermare, a pagina XXXI, che gli anni 1990-1991 dovranno altresì essere ricordati per un accentuato sviluppo. A pagina XXXIII si legge che gli anni 1990 e 1991 sono stati al centro del processo di armonizzazione della legislazione italiana in materia di appalti e, nella pagina successiva, si legge che si vede realizzato un altro mito che trascende gli anni '90 e si proietta verso il regno di utopia in una serie di proposizioni che sarebbe bello poter leggere ora e delle quali peraltro do un piccolo saggio.

Non so chi ha scritto questa relazione, se lei ha avuto la pazienza e il piacere di leggersela attentamente, oppure se solo a tratti, e allora questo potrebbe ridestare in lei il gusto della citazione. Qui si dice: «Con visione realistica dei problemi, della condizione dell'abitare, che nel nostro paese risente di gravi disfunzioni che sono sotto gli occhi di tutti, si è delineata una strada nuova per assicurare agli italiani non una casa qualunque, ma un accettabile livello sia degli alloggi in quanto tali, sia dell'ambiente intero nel quale si sviluppano le condizioni della vita di relazione, per rispondere cioè a quella domanda di qualità che si va delineando ormai da molti anni e che è rimasta finora insoddisfatta. A questa domanda sociale il Governo, che non accetta l'equazione casa economica = casa brutta è impegnato a dare una risposta concreta in tempi brevi. Abbandonati certi orientamenti urbanistici, che negli anni passati hanno trasformato le periferie delle nostre più grandi città in orribili agglomerati divenuti presto fatiscenti anche per la disattenzione degli abitanti, emarginati rispetto al contesto sociale generale, il cambiamento fondamentale nel quale il Governo è impegnato passa innanzitutto per il restituire alla gente la voglia di vivere in un ambiente accogliente, non più dunque in quartieri monofunzionali, monoclasse e monoreddito, ma in residenze inserite in realtà sociali integrate con i luoghi di lavoro, dell'istruzione e dei servizi».



Come si fa a non essere d'accordo con questo squarcio di utopia, che io desidererei che lei avesse il merito di realizzare? Ritengo, signor Ministro, che è facile scrivere queste proposizioni, ma mi chiedo fino a che punto queste idee siano realizzabili e in quali contesti di finanza pubblica. Se quanto ho letto corrisponde a verità, lei capisce, signor Ministro, che qui non si tratta semplicemente di 1.000 miliardi l'anno.

### Presidenza del Presidente BERNARDI

(Segue ULIANICH). Per quanto riguarda il finanziamento del programma-casa, anche qui io vedo molta deontologia, molto velleitarismo, perchè tale programma è la trasposizione di queste idee in un contesto di realtà viva che mi lascia molto perplesso. È una linea politica, però io desidererei che avesse un minimo di collegamento con la realtà. Così detto, signor Ministro, mi dispiace ma questo è il regno di utopia, perchè non vedo assolutamente la concretezza della linea politica. Sul piano descrittivo ci troviamo d'accordo; è sul piano operativo e sulle tappe che devono qualificare questo pacchetto che io desidero che ci sia una maggiore incisività. Non è questo un rimprovero, ma desidererei che ci fossero dei punti d'aggancio con la realtà viva, che mi pare esuli un po' da questa relazione.

Nella relazione viene poi detto che agli Istituti autonomi per le case popolari va assegnato un ruolo diverso dal passato. Chi può non essere d'accordo?

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Oggi alla Camera dei deputati dovrebbe iniziare la discussione sulla riforma degli Istituti autonomi per le case popolari.

ULIANICH. Signor Ministro, lei sa benissimo che non basta una legge per riformare un assetto così vasto e imponente come quello degli Istituti autonomi per le case popolari. Basti ricordare l'esperienza di Napoli, le migliaia di appartamenti di Monterusciello, la latitanza degli IACP in quella situazione. Come si fa a pensare ad un ruolo nuovo e diverso degli Istituti quando questi non riescono ad espletare neanche il loro vecchio ruolo della manutenzione ordinaria e straordinaria?

Sono d'accordo sul fatto che la proiezione verso il futuro appartiene alla linea di un Ministro serio che ha orizzonti ampi e che non affoga le sue visioni nel singolo elemento, ma qui vi sono delle contraddizioni tra gli stralci di orizzonte futuribile ed una realtà da porre su un piano di onesta gestione. A questo vorrei invitarla, signor Ministro; cominciamo a far funzionare gli Istituti laddove attualmente non funzionano assolutamente. Non voglio entrare nello specifico delle motivazioni per le quali ci si trova in queste condizioni; mi basta sottoporre il problema all'attenzione del Ministro.

Per quanto riguarda la politica della casa, non si può non essere d'accordo con le dichiarazioni contenute nella relazione: ma che cosa si fa in concreto? Il senatore Pollice ha parlato di svendita oppure di

vendita globale di appartamenti, ma vi sono delle situazioni metropolitane in cui la vendita delle case è divenuta quasi impossibile per l'intervento di grandi società finanziarie e immobiliari che fanno lievitare i prezzi in modo tale da non essere più accessibili a persone che vivono normalmente, che non rubano e che non dispongono di mezzi di sussistenza poco chiari. Non so cosa possa fare al riguardo il Ministro dei lavori pubblici; credo molto poco, ma vorrei porre il problema affinché si realizzi quel poco che si può fare.

A che punto ci troviamo, ad esempio, con il risparmio casa? Nella Repubblica federale tedesca già nell'immediato dopoguerra vennero istituiti dei buoni risparmio casa remunerati con interessi bancari, con una quota aggiuntiva concessa dal Governo; raggiunta una certa cifra, si può passare alla costruzione della casa. Nelle ultime tre legislature ho avuto modo di ascoltare numerose proposte in materia alcune delle quali avanzate dal senatore Andreatta. Che cosa è stato fatto in questo ambito per rendere accessibile la casa alle classi sociali meno abbienti? In Germania anche un operaio riesce a costruirsi una propria casa; credete veramente che in Italia un operaio che vive del suo stipendio possa costruirsi o acquistare una casa?

In questa relazione, che presenta così tanti elementi positivi rispetto al futuro, con la sola postilla della non chiarezza per quanto riguarda l'attuazione immediata, avrei desiderato leggere qualcosa di più preciso in ordine alla politica della casa e alla possibilità di acquisizione di questo bene da parte delle fasce sociali meno abbienti.

Se volessi divertirmi, leggerei e commenterei sul piano filologico e concettuale il punto 7 della relazione concernente la difesa del suolo. Vi sono dei passaggi che rendono non facilmente comprensibile quello che si vuole dire nel testo. È chiaro che vi sono politici seri, non incidentali o accidentali come me, che hanno una capacità di lettura ben più profonda della mia, ma devo confessare sinceramente che non ho capito come si possano redigere piani globali non avendo chiara neanche una mappa delle zone a rischio per quanto riguarda il suolo. È necessaria una conoscenza della situazione a livello scientifico per poter programmare interventi mirati. Esiste una mappa relativa alla struttura del suolo del nostro paese? In realtà manca persino una mappa sismica. Come Commissione d'inchiesta sul terremoto in Irpinia, ci siamo trovati di fronte a veri e propri attentati all'assetto idrogeologico di quelle zone. Ciò è dipeso dal fatto che si è proceduto senza una geognostica precisa, senza interventi mirati sul piano scientifico. Non è più possibile procedere in modo così frammentario; occorre dotarsi di progetti elaborati scientificamente sulla base di una mappa graduale.

Mi meraviglia quindi che per le spese di competenza dell'amministrazione dei lavori pubblici relative alla ricerca scientifica si preveda una somma di 500 milioni. Ma scherziamo? Si parla di migliaia di miliardi per opere pubbliche e per realizzare il substrato per poter costruire opere stabili e valide si stanziavano soltanto 500 milioni. Tutto ciò mi spaventa e non mi preoccupa tanto per me quanto per le prossime generazioni che non potranno godere di una consistenza del suolo. Sono stati spesi 50 mila miliardi cui se ne aggiungeranno altri 30 o 40 mila soltanto per la ricostruzione in Irpinia; ma è evidente che la

stabilità di quelle opere dipenderà dalle condizioni del suolo in cui saranno realizzate. Io desidererei che ci fosse una politica di prevenzione, piuttosto che una politica di rappezzamento dei danni subiti per eventi naturali.

Vorrei toccare poi l'argomento dei provveditorati alle opere pubbliche che mi pare dipendano dal Ministero dei lavori pubblici, e vorrei trattare di questo argomento anche perchè è compito suo intervenire anche sul piano delle strutture monumentali. Quali sono le cifre stanziare per questi interventi in un paese come l'Italia? Io mi sono rivolto per telefono ad un provveditore per le opere pubbliche, il quale mi ha fatto presente la sua difficoltà di intervenire con le risorse destinate dal Ministero: si tratta di 47 miliardi per tutta l'Italia, che è una cifra assolutamente ridicola, come lei senz'altro ben sa. Ma come si fa ad andare avanti in questo modo? Il nostro paese potrebbe vivere di industria culturale, con il 65 per cento che ha dei monumenti della terra intera, mentre invece noi spendiamo queste cifre irrisorie e tutto ciò è semplicemente ridicolo. Oltre a questo mi sento dire da un provveditore che queste somme irrisorie arrivano già con vincolo di destinazione e che lui non può decidere assolutamente nulla. Vorrei che la classe politica italiana, che so culturalmente molto attrezzata, riuscisse finalmente a sensibilizzarsi per questi problemi; noi abbiamo delle responsabilità verso tutta l'umanità e verso il futuro delle nostre generazioni, ma rischiamo con questa politica di penalizzare oltremodo questo settore.

So benissimo che sul piano reale e politico sono velleitario, ma questo personale politico - e vorrei usare un'espressione impertinente - dimostra con il modo in cui agisce una ignoranza plateale, perchè non ha capito ancora qual è il posto della cultura e del patrimonio artistico di questo paese; altrimenti gli stanziamenti verrebbero da sè, signor Ministro. È ora di abbandonare questa *realpolitik* e fermentarla un po' di più con una sensibilità culturale, che vorrei fosse maggiormente calibrata all'interno della classe politica. Questa non è un'accusa a lei, ministro Prandini, questa è un'accusa che io rivolgo alla classe politica e al Governo nella sua collegialità. Un parlamentare al proposito non può fare proprio niente; può denunciare e questa è l'unica arma che rimane. E l'opposizione che cosa può fare? Può imporre forse alla maggioranza di accettare quello che lei preliminarmente non accetta come maggioranza? Anche lei sia realistico, signor Ministro, e rivolga queste accuse o questi inviti alla maggioranza, che ha la capacità di imporre anche delle leggi.

GAMBINO. Vorrei sottoporre al Ministro due questioni, una delle quali il Ministro stesso ha richiamato: la questione del Belice, che attiene ancora alla competenza del Ministero dei lavori pubblici e non a quella del Ministero per l'ambiente. Un anno fa, prima ancora della discussione della legge finanziaria, i sindaci del Belice sono stati ricevuti dal ministro del bilancio, onorevole Cirino Pomicino. Egli, dopo aver assunto l'impegno che tale questione dovesse essere definitivamente affrontata e risolta, non ha saputo fare di meglio che prendere la quota riservata alla Sicilia per le dotazioni straordinarie, prelevando da questa voce stanziamenti che andavano alla Sicilia, già decurtati

legge finanziaria dopo legge finanziaria, per destinarli alle richieste che le amministrazioni di quei comuni avevano avanzato. Però con l'impegno che con la successiva legge finanziaria sarebbe stato avviato un accertamento e sarebbero state messe a disposizione dal Ministero dei lavori pubblici le somme occorrenti per il completamento della ricostruzione, considerato che vi sono esigenze molto diseguali tra i vari comuni colpiti. In alcuni di essi vi sono cittadini che vivono ancora nelle baracche, altri necessitano di interventi parziali, altri ancora hanno quasi concluso la fase della ricostruzione. Non può esservi legge finanziaria - rigorosa o meno - che tenga quando sono stati assunti determinati impegni, altrimenti si continueranno a perpetrare discriminazioni tra le diverse parti del nostro paese. Sto parlando di un terremoto avvenuto nel 1968 e lo Stato ancora non è stato messo in condizione di adempiere ai propri obblighi cioè di realizzare la totale ricostruzione delle case. È di questo che si tratta e non dobbiamo pensare in questa sede di affrontare l'altra questione relativa alle opere pubbliche ed alle infrastrutture.

Il disegno di legge finanziaria al nostro esame non consente di dare una risposta a questi problemi e quindi va ritoccato. I sindaci dei paesi colpiti da quel sisma chiedono ancora oggi come il Governo intenda onorare i suoi impegni, considerato che comunque verrà posta in essere una manovra per ritoccare l'attuale formulazione del disegno di legge finanziaria. Intende lei, signor Ministro, assumere l'onere di dare una risposta agli impegni presi? Noi lo faremo, come abbiamo fatto senza fortuna lo scorso anno in Aula, non fosse altro perchè in quella occasione ottenemmo il risultato di far dare al Ministro del bilancio e della programmazione economica una precisa indicazione che però il disegno di legge finanziaria ora al nostro esame disattende, l'indicazione cioè secondo cui avrebbe dovuto essere lo stesso Governo ad intervenire per onorare gli impegni assunti.

Vorrei ora passare ad un'altra questione riguardante l'autostrada Siracusa-Gela-Mazara del Vallo rientrante nel piano decennale. A questo riguardo lei, signor Ministro, qualche mese fa ha risposto al senatore Ferrara in ordine al completamento di quella autostrada dicendo che non vi sono i fondi e che probabilmente anche in futuro non sarà possibile trovare alcun finanziamento certo.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. È un concetto che ho espresso anche venerdì scorso a Torino per quanto riguarda l'autostrada Torino-Savona; tanto per non fare differenze.

GAMBINO. Per il completamento della citata autostrada sarebbe stato sufficiente approvare il disegno di legge n. 2331 durante il cui esame abbiamo approvato un emendamento che consentirebbe il completamento del tratto da Cassibile a Rosolini attualmente bloccato perchè si è in attesa della costituzione del consorzio regionale. Attraverso quell'emendamento si consentiva, anche in assenza di tale costituzione, di completare il tratto in questione prorogando l'esercizio delle funzioni del consorzio autostradale. Quel provvedimento, pur essendo stato esaminato, anche da parte della nostra Commissione, in tutti i suoi aspetti, non è stato possibile approvarlo in quanto la Commissione

bilancio non ha ancora espresso un parere favorevole. Mi chiedo allora se non sia possibile stralciare almeno questa parte in attesa che la questione si definisca.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. In realtà la questione si è sbloccata con il taglio dei finanziamenti. Ora stiamo cercando di realizzare un'intesa con la società Autostrade perchè vorrei dar corpo a quell'indirizzo che ho sempre annunciato, in base al quale i mezzi necessari per l'ordinaria manutenzione dovrebbero pervenire all'ANAS dalle tariffe autostradali.

GAMBINO. Il finanziamento per il completamento di questo tratto autostradale non era in relazione all'aumento dei pedaggi. Capisco che sono stati tagliati i finanziamenti, ma si tratta di un impegno precedente, successivamente rientrato nell'ambito del disegno di legge n.2331.

Intanto ritengo che sia possibile dare una risposta più chiara alle amministrazioni provinciali, al consorzio ed alle popolazioni. Mi consenta, infatti, signor Ministro, la sua risposta avrebbe potuto essere più chiara perchè è emersa la volontà del Governo e la sua personale di tagliare i finanziamenti relativi agli impegni che erano stati assunti.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Più chiaro di così!

GAMBINO. Poi però si realizzano situazioni spiacevoli; non c'è bisogno di creare agitazione nel Mezzogiorno.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Non sono neanche abituato ad ingannare il prossimo.

GAMBINO. Non voglio mettere in dubbio la sua buona fede, ma certe risposte creano una forte agitazione nel Mezzogiorno e mettono i parlamentari di quelle zone in condizioni di difficoltà allorquando cercano di chiarire alcune questioni. Lo scorso anno, insieme ad altri colleghi mi ero permesso di presentare un emendamento al disegno di legge finanziaria a cui il Ministro del bilancio si era dichiarato favorevole. Si tratta infatti di una strada necessaria anche ai fini della sicurezza in caso di eventi calamitosi. In quell'occasione, però, il Ministro del bilancio ci criticò perchè era nostra intenzione inserire la somma necessaria nella tabella B e quindi propose di provvedere al riguardo con una legge *ad hoc* al fine di poter spendere i soldi più celermente.

Noi siamo in una condizione per cui, avendo perso quasi un anno di tempo, non abbiamo il finanziamento completo per intervenire sui tronchi, partendo dal completamento del tratto, da Agrigento verso Mazara e da Mazara verso Agrigento, in modo tale che questa autostrada si faccia, accelerando i tempi della sua realizzazione.

Il Presidente della Regione l'anno scorso è venuto qui e ha assunto un determinato impegno, a cui il Governo non mi pare abbia risposto adeguatamente. Il Presidente della Regione aveva dichiarato la sua

disponibilità ma non mi pare che, per quanto riguarda i programmi futuri, il 40 per cento sia riservato al Mezzogiorno.

Vorrei fare un brevissimo cenno ad una richiesta, che ha costituito oggetto di discussione e di valutazione in occasione dell'esame della legge finanziaria precedente, relativa alla nuova strada Agrigento-Palermo. Credo che il Ministro sia a conoscenza dei continui mortali incidenti che si verificano su questa strada. A tal proposito il Governo aveva assunto l'impegno di intervenire: non di intervenire sul tracciato esistente, ma per trasformare questa vecchia strada statale in una nuova arteria capace di collegare il capoluogo della Sicilia con una porta terminale come quella agrigentina, per consentire ai comuni che quel tracciato mette in comunicazione di avere una strada adeguata al fine di poter raggiungere celermente e con sicurezza sia Palermo che Agrigento. Ora, ci pare di capire che è stato concluso un accordo di programma tra il Ministro senza portafoglio per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, la regione Sicilia, la comunità Europea e l'ANAS non per rispondere a queste esigenze, ma invece per la costruzione di un tratto che nessuno ha mai richiesto, signor Ministro. Si tratta della costruzione di una nuova bretella che andrebbe poi a sboccare a Termini Imerese, che non c'entra niente con la Palermo-Agrigento. Così, signor Ministro, le cose che si dovrebbero fare non si fanno, mentre si finanziano cose che non erano programmate nè da parte del suo Ministero, nè da parte delle province, nè da parte dei comuni. A tal proposito le chiederei un chiarimento.

VISCONTI. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, credo che questo disegno legge finanziaria ci imponga di rispondere con riflessioni di carattere generale, e quindi di tralasciare tutte le questioni specifiche che l'anno scorso ed anche negli anni passati abbiamo affrontato. Quindi, e me ne scuso con il relatore, non seguirò la traccia del collega relatore, nè quella fornitaci dal Ministro con la sua relazione alla tabella. Sarò brevissimo, perchè farò alcune considerazioni solo di carattere generale.

Con questo disegno di legge finanziaria siamo costretti ad esprimerci su nodi di fondo ed il primo di essi riguarda proprio questo Ministero. Non troveremo certamente la soluzione se partiamo da analisi sbagliate. Mi permetta, signor Ministro, di dire che nella sua relazione di accompagnamento l'intera prima parte non può essere condivisa. Questo Ministero esce da una fase istituzionale confusa, contrassegnata dall'intervento degli altri Dicasteri che interferiscono sull'attività del Ministero dei lavori pubblici e contrassegnata anche dal ricorso continuo a leggi speciali e di emergenza. Di recente abbiamo registrato l'intervento del Ministro senza portafoglio per gli affari regionali su questioni che dovevano riguardare il Ministero dei lavori pubblici. Mi riferisco agli interventi di emergenza che si sono dovuti apprestare, a causa delle carenze idriche, in Campania, Liguria e in Sicilia, utilizzando fondi che originariamente avevano altra destinazione. Nè è mai stata abbandonata la fase che vede il prevalere del ricorso a leggi di emergenza, così come è avvenuto per i campionati del mondo di calcio, per le manifestazioni colombiane, per la torre di Pisa, per il terremoto.

Il problema è di vedere come riformare il Ministero dei lavori pubblici per giungere finalmente alla costituzione di un Ministero del territorio; altrimenti non usciremo dall'attuale situazione confusionaria anzi la confusione aumenterà di anno in anno e si riverbererà sull'attività del Parlamento. Qui al Senato, ad esempio, abbiamo ancora due Commissioni permanenti, l'8<sup>a</sup> e la 13<sup>a</sup>, che non sanno come comportarsi per non interferire l'una nell'attività dell'altra.

Una seconda riflessione riguarda la politica degli investimenti pubblici. Non mi preoccupo tanto dei tagli operati su questo disegno di legge finanziaria; può darsi che effettivamente, come dice il senatore Libertini, la spesa sia gonfiata. So benissimo che, con tutti i residui passivi ancora disponibili, sarà comunque possibile coprire alcuni programmi in corso per quanto attiene al 1991 o buona parte del 1992. La critica che noi rivolgiamo è che ancora non si intravede un'inversione di tendenza nell'impostazione della spesa in direzione di una maggiore qualificazione della stessa. Faccio un solo esempio al riguardo. Il nostro partito ha predisposto e pubblicizzato la cosiddetta contromanovra finanziaria. Ferme restando alcune poste del disegno di legge finanziaria, noi operiamo spostamenti per quanto riguarda non solo le entrate ma anche la spesa e ci sforziamo di individuare eventuali canali di entrata. Per quanto attiene al Ministero dei lavori pubblici, il nostro ragionamento è il seguente: se vogliamo qualificare la spesa nel settore degli investimenti pubblici, dobbiamo porre mano alle procedure - così come stiamo facendo - ed alla riforma del Ministero dei lavori pubblici. Inoltre dobbiamo riaggregare diversamente la competenza della spesa: basti pensare, limitandosi alle sole amministrazioni dello Stato e alle aziende collegate, al fatto che esistono ben 21 centri principali di spesa cui si aggiungono i centri periferici. Se riuscissimo ad approvare in tempi brevi e in via definitiva quanto già il Senato ha approvato in tema di procedure, potremmo calcolare che la massa spendibile per l'anno 1991 riguardante le opere pubbliche si aggirerebbe intorno ai 50 mila miliardi e che, grazie alle nuove procedure che consentirebbero maggiore trasparenza, si potrebbe realizzare un risparmio di circa 2.000 miliardi.

#### **Presidenza del Vice Presidente MARIOTTI**

(Segue VISCONTI). Vi è poi un terzo punto sul quale bisognerebbe riflettere. Le esigenze oggi sono di una tale complessità che, per quanto riguarda l'intervento sul territorio, non vi è altra via d'uscita che l'adozione continua di sistemi di coordinamento della spesa a tutti i livelli. Vi sono moduli operativi già sperimentati, che, pur essendo perfettibili, possono fornirci la traccia da seguire in futuro per quanto riguarda la spesa pubblica affinché essa venga effettuata nel modo più corretto. Il Gruppo del Partito democratico della sinistra intende rivolgere al Ministro dei lavori pubblici, dopo averla rivolta ai Ministri dei trasporti e per i problemi delle aree urbane, la richiesta di conoscere tutti i protocolli di accordo e gli accordi di programma che

sono stati finora sottoscritti. Innanzi tutto perchè siamo convinti che, rispetto ad una tendenza centralistica che ogni volta ci viene proposta dai vari Ministeri, anche attraverso iniziative legislative, vi è un'altra strada più democratica e trasparente, cioè quella della contrattazione programmata. Vogliamo capire inoltre quali sono i programmi in corso di attuazione e quali gli accordi che si stanno preparando a livello decentrato. Al di là degli interventi programmati dall'amministrazione centrale dello Stato, vi è un apporto anche degli enti locali che può essere realizzato con risorse proprie. Proprio perchè abbiamo di fronte una situazione di esiguità di fondi, dovremo capire come poter utilizzare al massimo e al meglio le risorse disponibili o che si rendono tali anche attraverso accordi di programma con i privati. Non possiamo più rincorrere l'impostazione storica che si ritrova anche leggendo le poste di bilancio del Ministero dei lavori pubblici. Dobbiamo assumere grandi obiettivi di riferimento in ordine ai quali ripensare le politiche dei vari settori.

Se così facessimo, noi ci accorgeremmo che i punti di crisi su cui si dovrebbe intervenire non riguardano solo la grande viabilità. Perchè vi sono anche problemi di collegamento con l'esterno, il problema dell'intermodalità, e soprattutto il problema dei nodi: il problema di come connettere i vari nodi urbani tra loro, perchè è inutile correre a grande velocità sulla autostrada quando poi si affoga nel traffico urbano delle grandi città. Si tratta forse di rivedere più questi nodi di connessione tra la grande e la media viabilità e si tratta forse di compiere una vera e propria rivoluzione della politica della viabilità. Dico questo perchè credo che andrebbe fatta una riflessione anche sulle questioni più generali della nostra economia. Io leggo e rileggo sempre i dati che vengono esposti in ordine ad indici da tenere in conto. Essi vanno letti però, correttamente. Noi ci battiamo sempre per potenziare la grande viabilità, partendo da alcuni indici nazionali, raffrontandoli a quelli europei. La nostra dotazione di strade rispetto a quella degli altri paesi europei accusa dei *deficit* che dobbiamo colmare: noi siamo il paese che ha 80 auto per chilometro. Guardando a tale indice saremmo portati a dire che dovremmo raddoppiare la nostra rete stradale. Noi dovremmo fare qualcosa di diverso, invece: diminuire il carico delle auto sulla rete stradale e pensare di più a migliorare la nostra dotazione infrastrutturale urbana ed extraurbana.

Posto 100 l'indice europeo strutturale, noi ci troviamo all'88 per cento; il che significa che dobbiamo intervenire, non solo per le strade, bensì tenendo anche conto dell'indice sintetico a livello europeo e che riguarda quattro settori: le strade, la viabilità, le comunicazioni, l'istruzione; sapendo che i *gap* che noi abbiamo sono soprattutto dovuti ad un *deficit* infrastrutturale che è presente nell'Italia meridionale. E allora dovremmo innanzitutto riequilibrare all'interno del nostro paese questi differenziali, questi indici, per poi presentarci in Europa con un livello accettabile.

Ultima questione. Se ragioniamo, quindi, per tematiche ed affrontiamo il nodo della qualità urbana, credo che anche possiamo affrontare il problema della casa e dei servizi in maniera diversa: vedere, cioè, come portare avanti i «programmi integrati». Dobbiamo però fare attenzione ad alcuni nodi che comunque ci vengono già segnalati. Ho



letto parte della relazione del nucleo ispettivo per la verifica degli investimenti pubblici. Questo nucleo ha scelto tre filoni di verifica, uno dei quali ci interessa molto da vicino ed è molto generale, parlo dei cosiddetti progetti immediatamente eseguibili, che non sono mai immediatamente eseguiti. C'è sempre uno scarto tra previsione ed esecuzione. Dobbiamo capire, quindi, anche a livello procedurale, che cosa fare perchè questo scarto sia ridotto. Ma c'è un altro filone di verifica che ci interessa da vicino ed è quello dell'edilizia residenziale. Vi sono 26 casi posti sotto osservazione ed i cui risultati possono essere utilizzati. La prima osservazione è che c'è una differenza enorme di comportamento tra le due Italie; l'Italia è divisa in due; c'è un comportamento diverso dell'Italia del Centro-Nord rispetto al Sud per quanto riguarda egli enti locali. Ci sono pure differenze enormi tra esigenze vere ed interventi che vengono programmati anche a livello di politica della casa. Praticamente noi interveniamo nelle cosiddette aree ad alta tensione abitativa non sempre tenendo conto di quello che è il fabbisogno vero.

Ben vengano, quindi, gli osservatori decentrati, perchè dobbiamo capire esattamente come si modifica nel tempo il fabbisogno. Non possiamo certamente, una volta per tutte, fissare le delimitazioni di queste aree, dobbiamo essere molto più elastici e capire come si modifica il fabbisogno e come dobbiamo intervenire. Il che comporta un'articolazione della spesa.

Questa finanziaria assicura ossigeno certo solo per il 1991; io non so che ne sarà nel 1992 e nel 1993 dei programmi colpiti dai tagli. Non c'è certezza, ma so che l'attività legislativa per quanto riguarda soprattutto gli impegni di spesa sarà nulla per cui in questi pochi mesi che ci rimangono noi possiamo attivarci per varare solo alcuni provvedimenti di modifica strutturale. Lei, signor Ministro, ci dovrebbe dire, in ordine al pacchetto-casa, quali siano effettivamente i fondi da ritenere disponibili. Solo dopo avere avuto l'indicazione, anche sommaria, di una copertura di spesa certa in ordine ad un provvedimento, credo che i Gruppi si possano impegnare affinché il Parlamento faccia qualcosa nei pochi mesi che ci rimangono.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulla tabella 9 e sulle parti del disegno di legge n. 3003 ad essa collegate.

MARNIGA, *relatore alla Commissione*. Nell'illustrare la mia relazione avevo riconosciuto la necessità e l'opportunità che la manovra finanziaria proposta raggiungesse i due obiettivi fondamentali che si proponeva, cioè il rientro dall'enorme *deficit* pubblico ed il contenimento della inflazione. Tuttavia osservavo che non sempre il taglio indiscriminato di risorse poteva essere compatibile con il raggiungimento di questi obiettivi. In particolare il taglio di determinati investimenti riguardanti alcune opere fa correre il rischio di una ricaduta negativa sulla nostra economia trattandosi di investimenti produttivi.

Lasciando al Ministro, essendo più competente del relatore in questo caso, l'onere di fornire risposta alle domande emerse nel corso degli interventi, ritengo di dover mantenere ferma la richiesta, laddove

è possibile, di recuperare risorse nei settori e ai fini indicati nella relazione e che peraltro sono stati ripresi in alcuni degli interventi in discussione generale.

Non condivido la posizione completamente negativa e aprioristica del senatore Libertini che vuole abolire il Ministero dei lavori pubblici. La filosofia all'interno della quale egli si muove può essere anche in parte condivisa, ma in generale si ha l'impressione che si tratti di un argomento utilizzato strumentalmente per assumere una posizione completamente negativa.

Sono d'accordo con la senatrice Senesi - e credo che il Presidente si farà carico di questa richiesta - sull'opportunità di ascoltare in Commissione il Ministro per i problemi delle aree urbane in riferimento ai capitoli di spesa dello stato di previsione della Presidenza del Consiglio dei ministri che rientrano nella competenza dell'Ufficio del Ministro.

Essendomi abbondantemente dilungato nel corso dell'illustrazione della relazione, non aggiungo altro in sede di replica anche per lasciare doverosamente il giusto spazio al Ministro per le risposte di sua competenza, essendo stati sollevati numerosi problemi particolari a livello locale sui quali il relatore non si sente di esprimere un giudizio.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Anzitutto voglio rivolgere un ringraziamento vivissimo al relatore per l'illustrazione analitica e nello stesso tempo costruttiva e propositiva della parte di nostra pertinenza dei disegni di legge finanziaria e di bilancio. All'apprezzamento aggiungo la mia personale condivisione delle osservazioni che sono state formulate. Il Ministro dei lavori pubblici si trova sempre a disagio quando deve rispondere, per dovere di istituto, delle postazioni decise nella collegialità del Governo, anche se non sempre i singoli Ministri vengono coinvolti in modo adeguato nell'opera di dosaggio delle postazioni stesse. Mi sarebbe facile, ad esempio, sottolineare che il taglio drastico dei finanziamenti per Venezia non lo avrei mai condiviso anche perchè, per delega del Presidente del Consiglio, da due anni e mezzo presiedo il comitato per Venezia che ha svolto un lavoro estremamente serio di programmazione. Mi ascrivo anche il merito di aver fatto finalmente funzionare tale comitato riunendolo con una certa sistematicità ed ormai con cadenza bimestrale. In questo momento veder sciupare tutto il lavoro fin qui portato avanti con determinazione ed anche con una certa lungimiranza, programmando gli interventi fino al 2000, non è certo cosa piacevole per me. Siamo di fronte praticamente ad un triennio che azzera, anche per qualche insipienza parlamentare, il lavoro svolto. Mi riferisco alla Camera dei deputati dove nel luglio scorso si è impedita la conversione definitiva di un decreto-legge che prevedeva uno stanziamento di 500 miliardi di cui oggi rischiamo di non poter più disporre. È questo solo un esempio di come l'elaborazione della tabella non è avvenuta - come succedeva qualche anno fa - attraverso un concerto tra il Ministro di settore e i Ministri finanziari. Ciò comporta delle sfasature che mi auguro che la Commissione bilancio, in base anche al rapporto che questa Commissione esprimerà, possa correggere.

Alcuni di questi errori non sono di poco conto. Sempre per insistere su Venezia, basterebbe perdere i finanziamenti per la prosecuzione delle opere di recupero dei litorali per vedere sprecato quanto si è fatto fino ad oggi e per rischiare di precipitare in una situazione che può diventare anche drammatica. Nell'ultima riunione del comitato per Venezia abbiamo deciso di inviare una lettera al Presidente del Consiglio in cui si fa il punto della situazione. Venezia è un bene culturale per il mondo intero e quindi occorre che ciascuno di noi si assuma fino in fondo le proprie responsabilità. Analogamente la Commissione bilancio verrà edotta con una relazione tecnica specifica sul problema, in modo che possa conoscere tutti gli elementi al fine di decidere responsabilmente.

Passando più specificamente al dibattito fin qui svoltosi, vorrei riferirmi alle ultime considerazioni del senatore Visconti. Accetto la sua provocazione e rispondo dicendo che nei periodi di dieta, come egli li ha chiamati, un Ministero di spesa come quello dei lavori pubblici sicuramente deve dare priorità alle attività di riforma che non necessariamente comportano delle spese. In tema di riforma del Ministero dei lavori pubblici mi spiace di non aver ascoltato le considerazioni del senatore Libertini.

Io non mi voglio imbarcare nella definizione, però credo che quando il senatore Visconti parla di un Ministero per il territorio, potremmo anche aggiungere «e delle infrastrutture». Certamente questo è l'indirizzo di fondo che dobbiamo recepire, anche perchè è noto che io ho cercato, con tutte le difficoltà che sono insite in un'amministrazione che è stata per un lungo periodo di tempo demotivata, di finalizzare il nostro impegno su tre settori principali, la politica per la casa in primo luogo. Questo lo voglio dire al senatore Ulianich che con grande garbo e finezza ha chiosato alcune affermazioni che io non ritengo velleitarie, sono dichiarazioni che io ripeto negli incontri che vado a fare in giro per l'Italia per sensibilizzare l'opinione pubblica sulla politica della casa, che è di competenza nostra come indirizzo generale, ma delle Regioni sul piano operativo, in modo da far crescere non solo il consenso di fronte a una nuova visione del problema, ma anche da far maturare la sperimentazione su cui, ad esempio la regione Lombardia, si è già incamminata. Oltre al pacchetto-casa, si è discusso presso l'altro ramo del Parlamento anche il disegno di legge n. 330, come strumento nuovo ed indispensabile se vogliamo finalizzare il nostro intervento in direzione del recupero della qualità della vita nelle città, oltre che della qualità dell'abitare. Dobbiamo intervenire nell'ambito della città, là dove la collaborazione tra privato e pubblico è indispensabile, certamente nella certezza del diritto e con una strumentazione che è indispensabile. È necessario procedere alla riforma degli IACP, che oltretutto hanno accumulato 1.000 miliardi di *deficit*, e dobbiamo intervenire tenendo conto che al proposito la responsabilità ed il controllo non sono del Ministero dei lavori pubblici, ma delle Regioni. Non dobbiamo mai dimenticare che viviamo in un sistema di pluralismo istituzionale, dove le competenze sono ben definite tra i vari livelli. Per la casa siamo in ritardo non tanto per l'impegno della spesa, visto che è stato rilevato che tutto il 1991 è già impegnato per quanto ci riguarda, ma questo non vuol dire che le Regioni abbiano effettiva-

mente speso. Alcune Regioni sono spesso in arretrato di anni ed anni nell'elaborazione dei loro programmi e nell'inoltro delle scelte che hanno maturato nella loro responsabilità e competenza. Certamente comunque la politica della casa è uno degli aspetti che devono qualificare il Ministero dei lavori pubblici; una politica della casa non vista a sè stante, a compartimenti stagni, ma inserita in una più moderna e, se mi consentite il termine, anche più gioiosa visione della città.

Il crollo del socialismo reale ci mette alle spalle anche una visione pauperistica, ghettizzante di quartieri monoclasse. Oggi possiamo vedere il recupero della città non più in termini di divisioni di settori di città, ma integrando l'abitabilità della città, quindi anche il centro storico. Basterebbe prendere l'esempio di Genova per renderci conto di quali spazi ci siano non per inseguire utopie, ma per mettere a prova una visione diversa della città. Il centro storico di Genova è assolutamente abbandonato e sicuramente, se non ci sarà uno sforzo pubblico, oggi come oggi non è pensabile che venga recuperato; lì c'è la possibilità di dimostrare che non è vero che determinate categorie sociali, determinate fasce di reddito, debbano vivere solo in certe zone. Tutte le città non possono essere omologate ad un unico schema. Noi abbiamo solo bisogno di una strumentazione legislativa al riguardo ed il pacchetto-casa affronta organicamente, unitariamente, la materia. Mi meraviglio che il Parlamento, così sensibile su questi argomenti, non abbia il coraggio di mettere alle spalle una serie di fallimenti, come l'equo canone. Dobbiamo individuare gli errori, che sono stati fatti e che sono di tutti, per risolvere i problemi. Oggi sappiamo che il problema della casa nel nostro paese è un problema di affitto, non un problema di proprietà. Noi possiamo ancora agevolare l'accesso alla proprietà della casa, magari dismettendo un patrimonio di cui più nessuno si cura, ma l'obiettivo centrale che noi dobbiamo perseguire è di garantire l'offerta di abitazioni in affitto, pur facendoci carico della domanda debole, per giungere ad un superamento dell'equo canone programmato, non immediato, con l'attivazione del fondo sociale. Si deve fuoriuscire dall'equo canone in misura proporzionale al finanziamento del fondo sociale per garantire la domanda debole. Lo ho fatto accantonare 2 miliardi per poter discutere il provvedimento, è solo un fatto simbolico. L'impegno però contenuto nel pacchetto-casa, e su cui ho convenuto con il sindacato dei lavoratori, è che il fondo sociale sia finanziato per il 50 per cento con i proventi che vengono dai fondi ex GESCAL e con il 50 per cento dalle postazioni della finanziaria. Anche perchè questo paese, a differenza di tutti gli altri paesi europei, non può continuare a parlare di politica della casa e non spendere una lira per la casa. La Francia spende 7.500 miliardi annui per la politica della casa, la Spagna in proporzione quasi la stessa cifra, l'Italia zero lire. I fondi ex GESCAL, 3.000 miliardi, vengono dal mondo del lavoro e della produzione e qualora il primo gennaio 1993 non ci sia la riconferma di questa posizione, ci troveremo nella finanziaria del 1993 a non avere stanziamenti per la casa. Quindi urge una riforma che abbia la capacità di proiettarsi verso una visione diversa.

Per quanto riguarda la politica infrastrutturale, sono semplicemente sconcertato per le postazioni ridicole che riguardano l'edilizia

monumentale. Si tratta ormai di ripartire i 50 miliardi dello scorso anno ed i circa 47 miliardi che avrò a disposizione per questo anno tra i numerosi provveditorati, oltretutto in una situazione che ho ereditato di cantieri aperti e di opere incompiute per i quali sono terminati i soldi. Spero, ad esempio, di chiudere quest'anno il cantiere del «Palazzaccio» di Roma aperto da ben 24 anni. Ritengo che il Parlamento dovrebbe compiere uno sforzo in questa direzione perchè ridurre l'edilizia monumentale in questi termini serve soltanto a tener vivo un capitolo di bilancio ma non certo ad intervenire per soddisfare le necessità a tutti note. Ogni provincia italiana ha mille esigenze; il senatore Libertini, ad esempio, mi ha chiesto se ero a conoscenza delle condizioni di Palazzo Carignano a Torino, ma quell'intervento richiede 800 milioni il che significa che per l'intera regione Piemonte non vi saranno altre risorse disponibili.

Il senatore Ulianich ha detto che, se vi sono 15 cantieri aperti, non bisogna dire al provveditore di aprirne un sedicesimo ma di sceglierne uno o due tra quelli già aperti e di chiuderli; ma la politica infrastrutturale riguarda solo le opere marittime e l'ANAS.

Al senatore Pollice dico che spero che egli non abbia un giudizio della mia azione di Ministro quale quello che viene dato dal quotidiano «la Repubblica». Siamo di fronte a fenomeni di aggressione delinquenziale che non hanno alcun presupposto; e non sono affermazioni mie, bensì le conclusioni della Commissione d'indagine che la Camera ha istituito e dell'opposizione che ha verificato tutto con la lente di ingrandimento. Eppure da mesi e mesi quel quotidiano si impegna a costruire immagini deformate che mi dispiace sentir riecheggiare negli interventi di alcuni colleghi parlamentari. Sulla vicenda del porto di Ancona non vi è nulla che non sia più che trasparente e chiaro. Esiste solo una concessione rilasciata dal Ministero dei lavori pubblici all'Azienda dei mezzi meccanici di Ancona, un ente pubblico che deve rispettare le leggi dello Stato così come deve fare il Ministero. Prima si è parlato di accordi di programma: ebbene questa convenzione è da ritenersi di fatto un accordo di programma laddove, anzichè gestire da Roma risorse destinate ad infrastrutture ben individuate, consente di farle gestire direttamente in loco. Si è molto parlato della convenzione del 1984-85. Allora ero Sottosegretario per il commercio con l'estero e mi divertivo molto di più di quanto non faccia ora come Ministro dei lavori pubblici. Si trattò di una concessione all'Adriatica costruzioni effettuata nei modi che è possibile verificare dagli atti di cui il Parlamento dispone. Personalmente mi sono rifiutato di pagare nonostante il magistrato ordinario ed il Consiglio di Stato, che hanno riconosciuto diritti soggettivi inviolabili, me lo abbiano ordinato. Facendoci assistere dall'Avvocatura dello Stato, la prossima settimana discuteremo il ricorso che abbiamo presentato contro l'intimazione di pagamento effettuata dal pretore di Roma. Nella concessione in questione, infatti, il Ministero dei lavori pubblici ha soltanto il compito di ufficiale pagatore. Nel disegno di legge da me predisposto, ora all'esame della Camera dei deputati dopo l'approvazione del Consiglio dei ministri, si precisa che, come Governo nazionale, rispondiamo soltanto di quanto inizialmente previsto in queste concessioni. Per tutto quello che è avvenuto dopo, pagherà chi dovrà pagare. Per quanto mi

riguarda, non vi è più spazio per mediazioni politiche e quindi mi atterrò a quanto decideranno l'Avvocatura dello Stato ed il Consiglio di Stato. Quando esaminerà il disegno di legge da me presentato, il Parlamento valuterà la situazione ed eventualmente si farà carico di garantire la copertura finanziaria.

Per quanto riguarda le opere marittime, voglio sottolineare di aver fatto seguire, in questi tre anni di mia responsabilità al Ministero dei lavori pubblici, i fatti alle parole. Per il primo anno ho scelto Olbia come intervento prioritario; per il secondo anno Trieste e Bari; per quest'anno, poichè dobbiamo liberare la laguna veneziana dal traffico delle petroliere, concentreremo le risorse su Venezia per indirizzare il traffico su Porto Marghera. Come si vede la programmazione degli interventi c'è ed è effettuata secondo precise priorità. È chiaro poi che dobbiamo intervenire anche per le ordinarie e straordinarie manutenzioni di altri porti, ma lo facciamo con le risorse residue. Non quindi interventi a pioggia, ma finalizzati in modo da preparare il sistema portuale italiano a quella scelta relativa al traffico di cabotaggio su cui continuiamo a discutere senza però fare nulla per realizzarla. La riforma della portualità è ancora ferma alla Camera dei deputati ma senza di essa e soprattutto senza le infrastrutture penso che continueremo a vagheggiare di spostare il trasporto di merci e persone dalla strada ad altre modalità senza riuscirvi ed anzi assistendo all'aggravamento dei problemi.

La Conferenza di Stresa tenutasi la scorsa settimana, ad esempio, ha discusso e commentato il provvedimento di riforma del codice della strada. Il Parlamento ha 60 giorni di tempo per esaminarlo e ribadisco in questa sede che esso non deve svolgere soltanto una funzione notarile per verificare se la legge delega è stata correttamente interpretata bensì deve entrare nel merito delle questioni per effettuare, se necessario, aggiunte, perfezionamenti, cancellazioni. Da parte nostra c'è la più completa disponibilità a confrontarci per realizzare un codice della strada adeguato ai tempi. L'osservazione che più mi ha colpito in quella Conferenza è stata che l'intensità del traffico sulle nostre strade è ormai tale da non consentire nemmeno il rispetto della distanza di sicurezza che è causa di gran parte degli incidenti.

Poi in occasione dell'esame della manovra di bilancio, ogni anno si fanno delle sceneggiate, di colore più o meno verde, per lamentare la scarsità delle risorse per la viabilità. Ebbene, già lo scorso anno ebbi a dichiarare che i circa 5.000 miliardi di mutui sarebbero serviti per finanziare il piano triennale della viabilità e lo stesso vale per i 2.000 miliardi previsti per quest'anno. La linea che seguo è quindi quella di destinare le risorse allo strumento di programmazione che ci siamo dati dopo un periodo di assenza di un qualsiasi strumento del genere.

Però se il piano prevede 27.000 miliardi ed io ne ho avuti a disposizione 8.000, non posso spenderne 27.000, ma 8.000. Le priorità devono rispettare innanzitutto il criterio Nord-Sud e devono essere anche in rapporto a quello che agli uffici viene presentato, perchè c'è chi i progetti li ha pronti e chi non li avrà pronti nemmeno fra dieci anni. Voi infatti sapete che noi non siamo in condizione di realizzare progetti, perchè l'ANAS è sotto organico per oltre il 50 per cento. Voglio anche dire al senatore Pinna che non c'è nessuna difficoltà a

verificare nomi e cognomi; io non accetto giudizi sommari, non accetto insinuazioni sulla linearità e la correttezza di gestione, perchè se ci fossero preoccupazioni di questo genere, sarei il primo a chiedere l'intervento della magistratura ordinaria. Nella mia responsabilità ministeriale, per quanto mi è possibile e consentito, io cerco di far andare le cose nell'assoluta correttezza; se ci sono fatti devianti, voglio nomi e cognomi e se non li si dice in sede politica, li si dica davanti alla magistratura ordinaria. Cerchiamo di non creare delle cortine fumogene, perchè sono non solo ingenerose nei confronti di un impegno a fondo che stiamo cercando di portare avanti, ma direi che sono anche di discredito della pubblica amministrazione, che oltretutto non è di nessuno di noi. Io non mi sento Ministro dei lavori pubblici a vita, anzi io sono favorevole che sia i funzionari che i ministri ricoprano il loro incarico per non più di un certo periodo.

Per quanto riguarda la questione dei residui passivi, in passato la situazione era quella a voi nota, ma nel momento attuale io ho già impegnato tutto quello che potevo impegnare. Uso il termine impegnare in senso tecnico, perchè un'opera pubblica, un intervento su un lotto di strada, dal momento della decisione politica al momento del collaudo vede passare tre o quattro anni; la spesa avviene in termini necessitati nell'arco di quattro anni. Io cerco di dare tempi stretti alle amministrazioni perchè facciano il loro dovere, se no si può correre il rischio che per avere un parere da una Regione si perdano due anni. Per quanto riguarda la regione Sardegna, è vero che oggi come oggi essa ha un pacchetto di progetti pronti, ma non li aveva sei mesi fa. Oggi abbiamo un nuovo piano triennale che non è stato ancora calato in Sardegna; io avrei dovuto presentare il piano triennale nel luglio 1990, si è slittati sino a novembre perchè eravamo nel periodo della costituzione delle giunte e alla Regione abbiamo dato due mesi di tempo perchè desse propri suggerimenti. Per quello che riguarda la Sardegna, io ho avuto incontri specifici con i quattro presidenti delle province e con la giunta regionale in merito al piano triennale. Certamente i bisogni rispetto alle disponibilità sono di gran lunga superiori, ma in questo piano triennale la Sardegna è garantita. Visto che la Regione sarda si fa carico della progettazione, io ho consigliato di dimensionare la progettazione in modo tale che le imprese locali possano essere interlocutrici. Certo, se le progettazioni dispongono lavori per 50-60 miliardi, è difficile in Sardegna, consorziando tutte le piccole imprese, arrivare a questo.

Per l'ANAS noi abbiamo risorse di gran lunga insufficienti e nonostante questo mio indirizzo di orientare tutte le risorse disponibili a finanziare il piano triennale, noi andiamo di fatto a slittare con il piano triennale 1991-1993 al 1994: di questo dobbiamo essere consapevoli. Prendiamo atto che c'è un momento di contenimento della spesa pubblica che probabilmente si protrarrà anche per il 1993 e quindi dobbiamo già prevedere lo slittamento del piano triennale di almeno una annualità.

Per quanto riguarda la questione degli interventi «fuori quota», è chiaro che nel momento in cui dispongo dei «fuori quota», metto anche appostazioni superiori alle disponibilità sulle quali potrò contare, ma certamente saranno avvantaggiati quelli che saranno tempestivi. La

Carlo Felice è un intervento di assoluta priorità; sono io stesso che sollecito gli uffici in continuazione perchè si affronti questo problema. Per quanto riguarda Olbia, conosco benissimo la questione, dato che mi sono interessato con il Ministro della marina mercantile del porto di Olbia; anche gli interventi sulla portualità di Olbia sono stati di assoluta priorità per il mio Ministero; la stazione marittima è stata lasciata chiusa per un anno e mezzo. Io ritengo che il tunnel di Olbia sia una necessità.

PINNA. Per quanto riguarda la stazione marittima, signor Ministro, sappiamo come sono andate le cose: c'erano due consorzi, uno che faceva capo al comune, l'altro ai democristiani.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Dopo aver speso tutti quei soldi e con il movimento che si registra nella stagione turistica, sarebbe stata una vergogna se la stazione marittima fosse rimasta chiusa.

GAMBINO. L'abbiamo visitata; ci è stato detto che si trattava di una lite tra democristiani.

PINNA. Tra il presidente democristiano del Consorzio industriale di Olbia ed il sindaco democristiano di quella stessa città.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. La questione del tunnel di Olbia è importante anche dal punto di vista dell'impatto ambientale. È il biglietto da visita della Sardegna. Per risolvere il problema della viabilità da Olbia verso San Teodoro abbiamo già assegnato gli appalti; l'altro nodo da sciogliere è quello della viabilità verso la costa Smeralda e verso Alghero. Non dobbiamo pensare solo ai grandi interventi di viabilità; molto spesso gli sforzi compiuti vengono annullati dalla mancanza di tempestività nel rimuovere cause di strozzature.

Credo di poter assicurare che il Ministero dei lavori pubblici è perfettamente in sintonia con le sollecitazioni, anche le più acute, emerse da questo dibattito. Ci muoviamo per gli stessi obiettivi, anche per quanto riguarda la riforma dello stesso Ministero. Indichiamo nella politica della casa, nelle infrastrutture e nella difesa del suolo i tre settori particolari che dovrebbero caratterizzare questo Ministero rinnovato. Noi ci stiamo già muovendo in questa direzione per riorganizzare un'amministrazione il cui organico è inferiore del 50 per cento a quello previsto, il cui personale è demotivato e che solo ora comincia a rivitalizzarsi anche grazie ai numerosi spostamenti effettuati nell'ambito della dirigenza. Spostare un dipendente in un altro ufficio dopo 20 anni di collocamento sempre nello stesso ufficio comporta quanto meno la necessità di informarsi e quindi di aggiornarsi. Sto riscontrando dei miglioramenti, anche se non in modo così visibile come avevo potuto registrare nel Ministero della marina mercantile data la grande diversità quanto a dimensioni; ma oggi le pratiche procedono ad un ritmo accettabile ed arrivano alla firma al massimo entro 6 mesi. È stata effettuata una rotazione generalizzata del personale a tutti i livelli e lo stesso è avvenuto per l'ANAS e per il Consiglio superiore dei lavori pubblici dove l'unico direttore che non è stato spostato è quello della



difesa del suolo perchè, avendo finalmente il Parlamento approvato, dopo 22 anni di dibattito, la legge 5 luglio 1990, n. 183, non potevo certo spostare un ottimo funzionario come il dottor Grimaldi proprio quando veniva messo in condizioni di poter disporre di una normativa certa. Comunque, con il consenso dell'interessato, entro la fine di quest'anno, anche il dottor Grimaldi verrà spostato ad altro incarico.

PINNA. Signor Ministro, dove ritiene di poter reperire i fondi necessari per la realizzazione del tunnel di Olbia?

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Il piano triennale dell'A-NAS è un piano di indirizzo. Qualora si manifesti una necessità di spesa straordinaria - e ritengo che quel tunnel presenti, data l'importanza per l'intera Sardegna, le caratteristiche della necessità e della straordinarietà - ho la possibilità di attingere a risorse laddove siano disponibili per utilizzarle allo scopo voluto.

PINNA. Verosimilmente prenderà i fondi destinati ad un'altra strada che altrettanto verosimilmente sarà una strada della Sardegna.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. No, attingeremo laddove ciò sarà possibile, magari ricorrendo ai capitoli degli interventi straordinari.

Per quanto riguarda il Belice, ho delegato il sottosegretario D'Amelio a seguire l'intera vicenda. Comunque molto dipenderà da voi. Che cosa può fare un Ministro che è venuto in Commissione a difendere una tabella che non condivide? Al massimo può rimettersi al Parlamento sperando che esso si attivi.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la sua replica ampia ed articolata.

Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 13,50.*

MARTEDÌ 15 OTTOBRE 1991

(Antimeridiana)

**Presidenza del Presidente BERNARDI**

*I lavori hanno inizio alle ore 10,30.*

**«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-bis)**

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis)

**«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)**

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9), Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11), Stato di previsione del Ministero della marina mercantile e per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)».

Dichiaro aperta la discussione sulla tabella 11 e sulle parti del disegno di legge n. 3003 ad essa collegate.

PINNA. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi noi esaminiamo per la quinta volta in questa legislatura il bilancio del Ministero delle poste. L'aspetto che appare più preoccupante è che anche quest'anno un settore che impegna risorse finanziarie per qualcosa come 20.000 miliardi tra amministrazione postale e azienda di Stato, per oltre

30.000, se si aggiungono anche gli investimenti delle concessionarie di telecomunicazioni, ed in particolare la Sip, non abbia un vero e proprio Ministero. Il bilancio di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni è infatti di 2 miliardi e 529 milioni, con un incremento sul 1991 di 67 milioni; cifra così trascurabile che gli uffici ho l'impressione non l'abbiano neppure verificata, visto che 2.529 milioni di previsione e 2.462 milioni di bilancio assestato per il 1991 danno una differenza di 67, e non di 68, come è scritto sulla Tabella. Ma potrei essere io a sbagliare. Ora non è questa certo un cosa di rilievo; mi sembra invece più importante rilevare che anche questa legislatura rischia di concludersi senza una riforma di cui si discute da quaranta anni, e questo mi sembra particolarmente grave perchè, in aggiunta ad un particolare servizio, quello postale e di bancoposta, la legge 6 agosto 1990, n. 223, sull'emittenza aveva attribuito al Ministro nuovi poteri e compiti che sono di estrema delicatezza e complessità. Anzi venivano attribuite al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni responsabilità crescenti nel settore delle telecomunicazioni che ormai, oltre ad essere un settore economico strategico, costituisce anche un fondamentale parametro per rilevare la modernità di un paese. Ebbene, anche in questo ambito l'Italia registra rispetto all'Europa un ritardo quasi incolumabile per quanto riguarda in particolare la telefonia di base. Ecco, di fronte ad un complesso di questa importanza, il Ministro delle poste e telecomunicazioni, se vuole assolvere un qualche ruolo di programmazione, di indirizzo e di controllo, deve avvalersi ancora, e forse anche per il futuro, del supporto degli stessi soggetti che dovrebbe coordinare, indirizzare e controllare.

Ma c'è di più. C'è che l'organizzazione del servizio postale è così elefantina e vecchia che nella condizione attuale non potrà funzionare. Si possono anche apportare degli aggiustamenti come è già stato fatto in questi anni, ma di fatto questa organizzazione non è in grado di reggere. Perciò ci sembra un passaggio obbligatorio la riforma del Ministero e l'istituzione dell'Ente posta e bancoposta se davvero si vuole incidere in forma strutturale in questo settore.

Perciò fa bene il relatore Andò a denunciare il mancato rispetto dell'impegno a suo tempo assunto dal ministro Mammi: il parallelo avanzamento dei due disegni di legge, quello di riforma del Ministero e quello della riforma del settore delle telecomunicazioni. Ma il collega Andò dovrebbe dire anche chi è che dovrà rispettare questo impegno. Nel dibattito sulla finanziaria si sta verificando un fenomeno abbastanza singolare: cioè sembra che nessuno faccia più parte della maggioranza. Il ministro Bernini ci ha perfino suggerito su quali punti dovremo premere per modificare la legge finanziaria che il Consiglio dei Ministri, quindi lo stesso ministro Bernini, hanno da poco approvato. Lo stesso nostro presidente Bernardi ci ha detto nei giorni scorsi con molta efficacia degli imminenti disastri del settore dell'autotrasporto merci, se non si interverrà promuovendo e ripristinando quindi le risorse finanziarie per favorirne l'associazionismo. Il ministro Prandini ci ha segnalato di modificare le disposizioni della finanziaria in relazione alla salvaguardia dei beni monumentali, e così via. Noi crediamo invece che di questi ritardi, di queste disfunzioni, dal trasporto pubblico, alle ferrovie, alle poste, al trasporto aereo, qualcuno deve pure

avere la responsabilità. E allora non mi basta, come fa il relatore, pur con onestà, richiamare l'impegno a portare avanti la riforma del Ministero e delle telecomunicazioni. Noi chiediamo che il senatore Andò a nome della maggioranza e il Ministro assumano in questa occasione l'impegno a far concludere l'*iter* di quelle due leggi; non basta sollevare una critica sul fatto che il parallelismo su cui si era impegnato il ministro Mammì non va avanti. Occorre che adesso maggioranza e Governo assumano l'impegno a concludere l'*iter* di quei provvedimenti, tanto più che la riforma del Ministero ora è incagliata alla Camera dei deputati. Peraltro, la presentazione degli emendamenti da parte del Governo, con cui viene accolta la proposta di trasformare l'Amministrazione postale in ente pubblico economico, rappresenta per noi come opposizione una buona base di confronto; occorre che vi sia la disponibilità della maggioranza e del Governo a farlo in modo serio. L'altra legge, quella sul cosiddetto riassetto delle telecomunicazioni pur avendo, a nostro giudizio, mancato l'obiettivo della unificazione del settore, potrebbe ancora avere, per quanto ci riguarda, presso l'altro ramo del Parlamento un *iter* rapido sempre, evidentemente, che si ripristino alcune previsioni che erano state già introdotte qui al Senato e che sono state espunte dalla maggioranza con emendamenti dell'ultima ora: mi riferisco alla durata della concessione alla nuova società, che era stata decisa per un anno, non prorogabile nè rinnovabile, e che poi invece è stata modificata riducendo di cinque giorni le previsioni, ma di fatto togliendo la perentorietà del termine. Mi riferisco anche alla previsione di un parere da esprimersi da parte delle Commissioni parlamentari sulla proposta di riassetto, in più vi sono altri rilievi di minore importanza. Sono solamente questi due gli aspetti che potrebbero, per quanto ci riguarda, consentire una procedura snella di quella legge. Senza il termine perentorio di un anno per la cessazione della concessione alla società per azioni saremmo in presenza di una riforma nominalistica che consentirebbe il rinvio *sine die* dell'intero riassetto.

L'Azienda di Stato incrementa nel bilancio di previsione per il 1992 le spese correnti e quelle in conto capitale e presenta un disavanzo di cassa derivante dall'utilizzazione di una parte delle risorse riferite agli anni 1992 e 1993; inoltre - a quanto ci risulta - assume personale attraverso concorsi pubblici. Si avrebbe quindi la conferma dell'intendimento, da parte di chi quel bilancio ha predisposto, di considerare quell'Azienda non in condizioni precarie ma con un lungo e radioso avvenire.

Allo stesso modo va considerata l'esclusione del parere parlamentare sull'ipotesi di riassetto. Nel testo da noi licenziato si fissano i criteri generali cui tale riassetto deve ispirarsi, dopo di che è esclusa una valutazione del Parlamento stesso circa la coerenza tra i criteri dettati ed il loro rispetto da parte della delibera del CIPE. Anche l'argomento, a suo tempo sollevato, relativo all'esigenza di rispettare l'autonomia delle aziende a partecipazione statale non regge a nostro giudizio perchè nessuno vuole interferire sulla politica industriale di tali aziende; ma escludendo il parere delle Commissioni parlamentari si sottrae di fatto al Parlamento l'irrinunciabile funzione di controllo sugli indirizzi generali che le aziende di Stato devono seguire, con il che si realizzerebbe un'ulteriore contraddizione consistente nel fatto che il

Parlamento sarebbe chiamato a fungere soltanto da sportello erogatore a favore delle aziende di Stato senza mai effettuare alcun controllo.

La nostra posizione è ragionevole. Ho voluto esporla qui perchè è la prima occasione che mi si offre di parlare con il ministro Vizzini ed anche perchè, se si vuole varare la legge sulle telecomunicazioni, è necessario stabilire uno stretto collegamento tra i due rami del Parlamento in modo da apportare in tempi stretti soltanto modifiche concordate e ben circoscritte considerato che la legislatura sta volgendo al termine.

Il relatore Andò proponeva di rivolgere uno sguardo complessivo al settore postale e delle telecomunicazioni sfruttando quello che resta della legislatura. Ebbene, senza le due leggi che richiamavo, l'attuale legislatura sarebbe davvero povera da questo punto di vista perchè potrebbe essere registrata al suo attivo soltanto la «leggina» sui terminali di utente non essendo stata ancora neanche approvata la nuova normativa sull'unificazione dei ruoli tra uffici principali e locali. Senza le leggi di riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni sulle telecomunicazioni, l'unica legge di rilievo resterebbe quella sull'emittenza che peraltro, a poco più di un anno dalla sua approvazione, necessita già di non poche modifiche. La legge n. 223 del 1990 si sta dimostrando di difficile applicazione, come noi avevamo previsto. Fin dall'inizio essa è stata troppo condizionata dall'intento di assumere l'esistente come un qualcosa di intangibile; inoltre si sta dimostrando una legge esasperatamente centralistica visto che tutto, anche la concessione per la più piccola delle emittenti radiofoniche locali, viene deciso a Roma. Era evidente che una legge così concepita avrebbe determinato un ingorgo e di ciò non voglio far carico al ministro Vizzini se non per quanto gli compete quale esponente della maggioranza e del Governo, pur tenendo conto che egli riveste l'attuale carica da poco tempo. Pur dando atto al Ministro della disponibilità dimostrata, in sede di audizione presso la Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi, a consultare le Regioni nell'ambito della definizione del piano di assegnazione delle frequenze, consideriamo necessario accompagnare alla linea di trasparenza e di consultazione che il Ministro intende seguire anche il rispetto dei tempi secondo la scansione stabilita dalla legge se non si vuole che l'intero impianto normativo crolli. Ad esempio, i soggetti concessionari che risultassero non rispondenti alle norme antitrust hanno un anno di tempo dal rilascio della concessione per mettersi in ordine, cosa che comunque deve avvenire entro due anni dall'entrata in vigore della legge. È evidente che il mancato rilascio della concessione può far nascere un contenzioso con questi soggetti, con il rischio di uno slittamento dell'entrata in vigore delle norme antitrust e di tutte le altre scadenze. Inoltre il mancato rilascio della concessione crea danni all'emittente in quanto le impedisce di programmare e di investire. Come è noto, le concessioni avrebbero dovuto essere rilasciate entro il 23 agosto 1991: invece il piano di assegnazione delle frequenze deve essere ancora definito. Una volta predisposto il piano, questo dovrà essere sottoposto al vaglio del Consiglio dei ministri e successivamente - così come il Ministro si è impegnato a fare - dovrà essere riportato all'attenzione delle Commissioni parlamentari il Regolamento di attuazione, a seguito delle osservazioni e delle modifiche proposte dal Consiglio di Stato. Solo al

termine di tutti questi adempimenti potranno essere rilasciate le concessioni. Con tutta la comprensione per la complessità del compito che il Ministro deve svolgere, vorremmo che in questa occasione ci venissero indicate scadenze certe.

Ciò anche in considerazione di quello che accadrà nei prossimi mesi. Anzitutto si avvicina la scadenza elettorale e non ci sembra opportuno rilasciare concessioni tra un comizio e l'altro. Inoltre è impensabile che si possa rinviare tutto al prossimo Parlamento perchè ciò equivarrebbe ad un vero e proprio sabotaggio della legge con il rischio che si riaprano tutti i giochi. Inoltre non vi è ancora una regolamentazione della *pay-tv* per cui è necessario che non si rilascino concessioni per questo tipo di emittenti prima che si sia modificata la cosiddetta legge Mammi nel senso di prevedere tale regolamentazione. Peraltro è estremamente rischioso modificare quella legge prima che sia entrata a regime perchè, una volta che si mette mano alla sua modifica, si potrebbero inserire tante altre esigenze.

Tornando ora a trattare i problemi dell'amministrazione postale, l'elemento maggiormente negativo riscontrabile nel bilancio di questo anno è costituito dalla dimensione del *deficit* che è stato nel 1991 di 1.809 miliardi, cioè il 13,27 per cento delle entrate globali, una percentuale praticamente identica a quella registrata nel 1990 quando fu del 13,03 per cento. Dal punto di vista contabile vi sono alcuni indicatori che sembrano segnare un miglioramento. Migliora ad esempio il rapporto tra entrate e disavanzo e tra spese correnti e disavanzo. Peggiora però il rapporto percentuale tra oneri correnti e proventi di esercizio come pure quello tra spese correnti ed investimenti.

Ed eguali segni negativi noi registriamo fra proventi per la vendita di beni e servizi e costo del fattore lavoro. Inoltre ha ripreso a peggiorare l'incidenza percentuale del costo del personale rispetto alla spesa corrente complessiva. Quest'ultimo aspetto a noi sembra particolarmente rivelatore delle difficoltà che incontra una reale politica di risanamento dell'amministrazione. Occorre a questo riguardo osservare che fra il 1990 e il 1991 diminuisce l'organico di fatto di circa 2.300 unità, ma aumenta il suo costo e peggiora il rapporto tra i proventi del traffico e il costo del personale. Quindi, al di là di alcuni indicatori che sembrano segnalare un risanamento, tutta un'altra serie di indicatori resta estremamente preoccupante; tutto questo sta anche a dimostrare che non serve affidare in concessione ai privati qualche parte del servizio, mi riferisco all'affidamento degli espressi, dei telegrammi e così via. Si sosteneva che tali servizi erano improduttivi o onerosi e che l'affidamento ai privati avrebbe liberato personale per mille unità da utilizzare per migliorare gli altri servizi: i dati dimostrano che all'amministrazione è rimasto un crescente costo del personale, non compensato dall'aumento dei proventi del traffico. Infatti i proventi dei servizi postali e dei bancoposta costituiscono il 74,2 per cento dell'entrata corrente del 1991, mentre era del 74,5 per cento nel 1990 e del 78,5 per cento nel 1989. Certo, vi è stato negli ultimi anni anche qualche modesto incremento delle entrate ma deriva in prevalenza, per quanto riguarda la vendita di beni e servizi, dagli introiti del bancoposta. Questo sta ad indicare quanto urgente sia valorizzare la capillare rete di uffici locali, dotandoli di personale e di apparecchiature in grado di

svolgere una gamma di servizi di tipo bancario. L'autorizzazione prevista nella legge di accompagnamento ad estendere i servizi dell'amministrazione postale al settore del gioco, delle lotterie, delle tessere a pagamento e così via, può essere un tentativo di espandere il servizio, ma probabilmente è destinato a creare anche dei contraccolpi negativi presso quelle attività. Il punto vero è quello di moltiplicare e di estendere i servizi bancari anche di natura creditizia utilizzando un sistema bancario, di cui l'amministrazione dispone, che è il più capillare e il più poderoso del paese: 14.400 uffici fra principali e locali. In riferimento all'aspetto degli uffici locali non è convincente a nostro giudizio la previsione di sopprimere, sia pure gradualmente, mille uffici postali, secondo i parametri della distanza e dell'operatività giornaliera. A questo riguardo le leggi finanziarie degli ultimi anni hanno individuato diverse forme per ridurre il numero degli uffici locali, senza però mai raggiungere dei veri risultati. La verità è che il servizio postale è in una società moderna un servizio essenziale divenuto irrinunciabile. La via da battere perciò non è quella, ad esempio, di privare i comuni minori di questo servizio, ma è quella di renderlo remunerativo. Vi sono migliaia di comuni minori privi di uno sportello bancario in Italia, per cui la popolazione è costretta ad una mobilità per le operazioni bancarie più elementari, e questo mi convince che sia del tutto sbagliato sopprimere uffici locali, specie nei comuni minori. Il discorso è un po' diverso quando si tratta di comuni che sono a meno di due chilometri dai grandi centri urbani.

Si possono rendere remunerativi gli uffici postali certamente anche adeguando le tariffe, come abbiamo già proposto l'anno scorso. Però voglio ricordare che dopo che fu accolto dal Ministro un nostro ordine del giorno che sollecitava la revisione delle tariffe, quando nel decreto fiscale di luglio si modificarono le tariffe, abbiamo visto che Governo e maggioranza hanno talvolta più che raddoppiato le tariffe delle stampe periodiche spedite in abbonamento, limitando però a semplici ritocchi quelle riferite alle stampe pubblicitarie, che sono poi quelle che intasano il servizio postale e che sono una delle principali cause del ritardo nella consegna anche delle altre corrispondenze.

Il provvedimento di accompagnamento contiene anche la facoltà di rivedere le tariffe e di assicurare condizioni speciali per grandi quantità di effetti postali. Sembra un elemento positivo, però vorremmo capire se queste condizioni di privilegio per grandi quantità non siano riferite ancora una volta alle stampe pubblicitarie. Vorremmo che così non fosse.

La seconda via per rendere remunerativo il servizio è quella, già accennata, di riformare l'amministrazione in ente pubblico economico, con rapporto di lavoro privatistico e forte autonomia di gestione. Ma mentre si va verso questa riforma occorre sospendere ulteriori concessioni ai privati di parte del servizio, anche perchè qualche volta abbiamo l'impressione che le spinte a trasferire ai privati parte del servizio postale che potrebbe essere remunerativa vengono dall'interno stesso dell'amministrazione, in modo secondo noi non sempre disinteressato. In qualche interrogazione passata ho segnalato qualche caso del genere. Ho proposto invece, d'intesa con i sindacati e con i lavoratori postali i quali hanno sempre dichiarato la loro disponibilità

in tal senso, di estendere il numero dei progetti sperimentali di produttività, che già sono stati attuati in alcuni compartimenti, di migliorare il servizio ove necessario, specialmente in relazione ai servizi più remunerativi come il bancoposta, estendendolo anche all'orario pomeridiano; occorre inoltre razionalizzare il sistema, riconsiderando la produttività delle singole voci di spesa. Nella Tabella 11 ci sono delle appostazioni impossibili da verificare e da valutare perchè contengono cinquanta voci diverse.

Voglio fare un esempio: il costo delle corrispondenze con il trasporto aereo passa nelle previsioni della Tabella da 120 miliardi nel 1991 a 160 nel 1992. Credo che in tutta la Tabella non ci sia un incremento pari al 25 per cento per nessun'altra voce.

Ora chiedo ai colleghi se è proprio necessario mantenere un apposito servizio aereo notturno per le corrispondenze così oneroso, nonostante l'incremento dei vettori in questi anni che viaggiano a tutte le ore e in tutte le direzioni. Mi risulta che vi sono dei voli notturni esclusivamente per il trasporto delle corrispondenze, senza passeggeri, e mi sembra quasi che questa voce sia una sorta di partita di giro tra compagnia di bandiera e amministrazione delle poste. Non vedo perchè non si possano utilizzare per le corrispondenze voli di linea, risparmiando 120 miliardi, secondo la previsione assestata del 1991, e 160 secondo le previsioni per il 1992.

Infine, dopo la legge 10 febbraio 1982, n. 39, e la legge 11 luglio 1991, n. 43, c'è da reimpostare una politica degli investimenti che evidentemente non è presente nel disegno di legge finanziaria. Tale politica deve essere orientata in tre direzioni fondamentali: deve tener conto del futuro assetto privatistico che l'amministrazione dovrebbe assumere con la riforma del Ministero e con l'istituzione dell'Ente posta e bancoposta e quindi dei diversi rapporti che si verrebbero a determinare anche per quanto riguarda il personale; deve puntare meno su megastutture spesso sottoutilizzate e costosissime da realizzare e da gestire ed orientare invece gli investimenti verso la diffusione dei servizi a valore aggiunto e verso i servizi telematici essendo intuitivo un sempre maggior uso del fax rispetto alla semplice lettera o al telegramma; infine deve individuare meccanismi più trasparenti rispetto a quelli previsti dalla legislazione vigente in base alla quale sono state stanziare risorse sulla cui produttività il Parlamento ha sempre avuto difficoltà ad effettuare una verifica. Anche la Corte dei conti, dopo aver ricordato che l'impiantistica è affidata dalla legge in concessione all'ELSad e l'edilizia all'Italposte, aggiunge che i limiti di controllo non consentono di fornire elementi certi di economicità all'azione amministrativa e che mancano in particolare elementi di conoscenza che consentano di comparare i livelli dei costi dichiarati rispetto a quelli ottimali di mercato.

Vorrei poi segnalare che nella tabella relativa all'entrata del bilancio di previsione dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per il 1992, al capitolo 189 riferito ai canoni relativi a concessioni per l'installazione e l'esercizio di impianti di radio diffusione sonora e televisiva privata in ambito locale, l'attuale previsione di 2 miliardi dovrebbe essere almeno triplicata. Non faccio questa affermazione sulla base di una stima soggettiva ma di una valutazione obiettiva



derivante dalla lettura attenta dell'articolo 22 della legge n. 223 del 1990; basti considerare che ogni bacino di concessione per l'emittenza televisiva paga un canone di 20 milioni, che quelli per l'emittenza radiofonica - corrispondenti alle province - pagano un canone di 5 milioni e che vi sono tutti i diversi collegamenti per l'interconnessione delle trasmissioni. Soltanto per l'emittenza televisiva si arriva così ad una base di 400 milioni da moltiplicare per 5 o 6 emittenti per regione. Si arriva così oltre i 2 miliardi di previsione, ma a ciò vanno aggiunte le emittenze nazionali televisive e quelle radiofoniche a livello locale e nazionale. È per questo che a nostro parere si può parlare di sottostima.

SENESI. Signor Presidente, voglio anzitutto ricordare al Ministro che gli ho spedito una lettera avente per oggetto la condizione di numerose persone che abitano in case del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici che stanno per essere sfrattate; il primo sfratto sarà eseguito il 16 ottobre. La lettera quindi aveva un'urgenza oggettiva senza che si potesse immaginare un rapporto privilegiato tra me ed il Ministro. Vorrei chiedere a quest'ultimo, quindi, se è in grado di dirci esattamente se i provvedimenti di sfratto verranno eseguiti e quali atti intende porre in essere per evitare eventualmente che ciò avvenga.

VIZZINI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Senatrice Senesi, ho ricevuto il suo messaggio nella mattinata di venerdì. Di tale vicenda si occupa il capo dell'ufficio legislativo, ma purtroppo sia lui che io - dato che in Italia non solo le poste presentano qualche disservizio - siamo rimasti bloccati all'aeroporto di Ciampino dalle ore 17 di venerdì fino alle ore 10,30 di sabato nel tentativo di partire per rappresentare il Governo all'esposizione internazionale delle telecomunicazioni di Ginevra. Siamo stati quindi nell'impossibilità di fornire una prima risposta. Scusandomi del disagio dovuto non a cattiva volontà del Ministero o mia personale, nel pomeriggio cercherò di farle avere le notizie che mi ha richiesto.

NIEDDU. Signor Presidente, voglio esordire esprimendo parole di sincero apprezzamento al relatore per la sua relazione puntuale, chiara, che ha affrontato con il giusto taglio la vasta problematica riguardante il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Ho ascoltato poi con particolare interesse e con viva attenzione il panoramico e onnicomprensivo intervento del collega Pinna del quale apprezzo la dichiarata disponibilità, sua personale e del Gruppo cui appartiene, a concorrere in Parlamento ad un rapido esame dei disegni di legge di riforma che giacciono al Senato e alla Camera dei deputati affinché si arrivi ad un loro definitivo varo prima della conclusione della legislatura.

La manovra di politica economica elaborata e presentata al Parlamento dal Governo non può essere vista esclusivamente sotto gli aspetti aridi, sia pure significativi, contabili e di bilancio. Su tale manovra si è polarizzata l'attenzione dell'opinione pubblica in queste ultime settimane con lo sviluppo di un dibattito sicuramente interessante ma con asprezze polemiche non sempre coerenti rispetto ad una razionale

riflessione su un insieme di scelte che rispondano a ben precisi indirizzi e a ben definite finalità in ordine alle quali peraltro non sembrano emergere motivi di dissenso.

Mi pare che tutti si dichiarino convinti e consapevoli di perseguire quelli che sono gli obiettivi di fondo del risanamento. Quindi, a parte ogni pretestuosa motivazione, mi pare sia diffusa la consapevolezza della necessità di una vigorosa iniziativa che sia capace di legare strettamente l'obiettivo di un consistente rientro del debito pubblico con l'avvio di un nuovo e più moderno processo di sviluppo nel nostro paese.

Se la legge finanziaria e il bilancio dello Stato si valutano e vengono giudicati in questa ottica, è facile coglierne concretamente le varie e significative valenze; certo, non si tratta di un documento dogmatico, non è certo qualcosa di cui non si può discutere, qualcosa di immutabile. Si può discutere sulla congruità degli strumenti proposti dal Governo, ma è necessario, e direi essenziale, che gli eventuali emendamenti non stravolgano i postulati della proposta, ma debbano anzi salvaguardare l'integrità del disegno complessivo per renderlo più incisivo e per invertire una linea di tendenza che rischia, se non viene corretta, di collocare l'Italia ai margini dell'Europa.

In questo quadro di riferimenti si colloca il documento dello stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. L'obiettivo di fondo che viene in esso perseguito è quello di ridurre il disavanzo che, per il 1992, viene contenuto in 1666 miliardi.

Bisogna intanto dare atto che dal 1988 viene rigorosamente rispettata la norma che prevede la riduzione del disavanzo del 15 per cento annuo, al netto degli oneri impropri, determinando nei tre anni trascorsi delle significative economie. Nel fare questa affermazione va tenuto presente che non si tratta di una azienda che ha una capacità autonoma di decidere; si tratta di una azienda che nel mercato si muove con i limiti dei tradizionali impedimenti burocratici; si tratta di una azienda che intanto non può decidere il rapporto fra costi e tariffe, perchè le tariffe vengono decise altrove e la cosa più discutibile è che per le tariffe, seppur decise a livello governativo e parlamentare, il TAR, in seguito a ricorso, viene a bloccare gli effetti, così come è successo per il 1991. Il problema delle tariffe investe soprattutto la parte che riguarda le stampe. Noi abbiamo sempre affermato la necessità di elevare il costo delle stampe, soprattutto di quelle pubblicitarie, che è funzionale alla necessità di reperire nuove entrate, ma anche al miglior funzionamento del sistema della macchina postale. Ebbene, ricordo che due o tre mesi fa in Aula ci fu un tentativo, con un emendamento sottoscritto dal senatore Andreatta, di alzare le tariffe; ma vi è stata una vivacissima e poco convincente discussione e si è impedita, se non per una piccola parte, l'elevazione di quelle tariffe.

Ci sono, inoltre, notevoli resistenze che si sono manifestate da varie parti nei confronti di una manovra tariffaria, proprio perchè si vanno a toccare determinati interessi. Vorrei, quindi, richiamare l'attenzione del rappresentante del Governo sull'opportunità di mettere mano quanto meno a quella norma che stabilisce che non sono stampe pubblicitarie quelle che hanno meno del 70 per cento di pubblicità.

Nell'impossibilità di elevare le tariffe, bisognerebbe almeno creare una discriminazione netta tra la propaganda e l'informazione a stampa.

Io credo che la strada maestra per il miglioramento del servizio, pur dando atto che nell'ultimo anno c'è stato un ulteriore miglioramento rispetto ai tempi di percorrenza della corrispondenza, è quella di andare in direzione degli *standards* europei, dai quali siamo pure lontanissimi; i tempi italiani sono due o tre volte maggiori rispetto a quelli degli altri paesi. Siamo tutti consapevoli della necessità di espandere i servizi, perchè in questo modo possiamo recuperare anche quelle aree che sono state occupate anche dai privati.

Perchè questo recupero avvenga, la sola possibilità che abbiamo è di migliorare la qualità del servizio e di presentarci sul mercato in termini competitivi rispetto ai concorrenti i quali non si preoccupano dei contenuti sociali dei servizi e pensano soltanto a conquistare quelli più remunerativi. A questo proposito mi pare giusto riconoscere all'attuale Ministro il merito di aver in qualche modo invertito la tendenza in ordine a questo processo di svendita delle parti più remunerative del servizio. Dopo la concessione ai privati del recapito dei telegrammi e degli espressi, come inizio di un processo che il ministro Mammì ha sostenuto con molto impegno, se non ci fosse stato questo freno probabilmente oggi ci troveremmo a discutere di altri servizi affidati ai privati.

Sulla strada del miglioramento e della qualificazione del servizio attribuisco una grande importanza all'accordo intercorso recentemente tra il Ministero ed i sindacati con il quale è stato deciso di abbattere gli organici di 20.500 unità a costo pressochè zero. In altre aziende simili abbattimenti di organici sono stati realizzati attraverso i prepensionamenti, ma ciò non è stato possibile per l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e quando abbiamo avanzato una simile proposta in sede di esame della legge di riforma del Ministero sono state sollevate tali difficoltà da convincerci a ritirare il relativo emendamento in attesa di tempi migliori. Questa riduzione di organico di circa il 10 per cento non ignora le gravissime carenze di personale esistenti nelle aree del Nord e soprattutto in alcuni servizi, come quelli del recapito o della sportelleria. Purtroppo vi è un dato oggettivo consistente nel fatto che il personale non è distribuito in modo omogeneo su tutto il territorio nazionale. Poichè appare estremamente difficile, se non impossibile, mettere in moto meccanismi di mobilità selvaggia per giungere ad un riequilibrio, vi è la necessità di realizzare nuove assunzioni che nell'accordo in questione sono state fissate in 4.500 unità da utilizzare soprattutto nelle aree che presentano maggiori carenze. Occorre allora raccomandare al Ministro che, nel momento in cui verrà concessa la deroga, ci si assicuri che gli assunti vengano assegnati effettivamente in quei servizi, altrimenti rischiamo di lasciare inalterata la situazione di grande difficoltà che poi si riverbera sulla qualità di alcuni servizi.

Nel disegno di legge finanziaria si stabilisce una deroga che può essere concessa dal Governo per l'assunzione di un *turnover* nella misura del 50 per cento. Questa previsione per alcuni settori può diventare una camicia di Nesso. La deroga mal si attaglia ad amministrazioni pubbliche che gestiscono servizi e che quindi hanno esigenze

non statiche ma dinamiche. Sarebbe opportuno modificare la relativa norma ed ipotizzare, per alcuni servizi, una diversa procedura.

Il bilancio delle poste e delle telecomunicazioni è molto rigido perchè il 76 per cento del complesso delle risorse è destinato al personale. Non è un fatto scandaloso; tutte le amministrazioni di servizio, in tutti i paesi del mondo, presentano una forte incidenza del costo del personale, a meno che non si utilizzino i robot. Vi è un leggerissimo aumento, rilevato anche dal collega Pinna, rispetto all'anno precedente dovuto all'inflazione e quindi alla scala mobile ed anche agli effetti del contratto - peraltro già scaduto - che è entrato a regime quest'anno. Pur tuttavia vi è la riconfermata volontà dell'azienda di arrivare al risanamento totale del bilancio - a parte gli oneri impropri - entro il 1994.

Vi è inoltre la previsione della soppressione di mille uffici. Non è un fatto nuovo in quanto già la legge finanziaria di qualche anno fa aveva previsto un'ipotesi di questo tipo che purtroppo non ha prodotto alcun effetto a distanza di anni. È vero che il servizio postale è socialmente essenziale, ma credo che lo si possa mantenere, salvaguardandone anche il contenuto sociale, dando seguito alla proposta di soppressione di uffici. È importante considerare le esigenze di alcuni soggetti, come nel caso degli anziani per il pagamento delle pensioni, che non possono essere costretti a spostarsi da un paese all'altro; tuttavia si può assicurare il servizio o attraverso uffici itineranti, oppure attraverso aperture *part-time*, utilizzando la norma, che tra l'altro ancora non è stata applicata, delle assunzioni *part-time*. L'impegno principale è quello di aumentare il traffico del 2 per cento annuo ma, secondo me, almeno per quanto riguarda i servizi di bancoposta questa ipotesi è notevolmente sottodimensionata, perchè ci sono degli spazi che sono veramente incalcolabili. Ad esempio, tenendo conto che si tratta di un'azienda presente con 40.000 sportelli in tutta Italia e con 14.400 uffici, vi è un servizio dei conti correnti non ancora perfettamente conosciuto che può avere degli sviluppi incalcolabili. In Francia, ad esempio, il servizio di conto corrente postale è molto più diffuso rispetto a quello del sistema bancario. Tra l'altro adesso sono stati fatti investimenti significativi per quanto riguarda l'automazione di questi servizi, con la possibilità di pagamento in tempo reale non solo con schede magnetiche; però purtroppo il servizio non decolla e non si espande come dovrebbe perchè non vi è una sufficiente propaganda per farlo conoscere. Quindi credo che il Ministero dovrà concentrare i propri sforzi per cercare di dilatare l'area operativa delle nuove opzioni in quelle zone dove gli spazi sono tutti liberi e quindi da conquistare.

Per quanto riguarda il movimento postale, io da anni sostengo la necessità di organizzare il sistema postale attraverso le cosiddette due corsie, quella normale e quella preferenziale. Se avessimo la corsia preferenziale sicuramente le industrie non sarebbero costrette a ricorrere ad altri servizi e certamente toglieremmo spazi a tutte quelle aziende di recapito che sono proliferate nel nostro paese. Sono necessarie due corsie, una per la corrispondenza e una per le stampe, naturalmente con gli strumenti di misura, di verifica e di controllo già previsti. Oggi dobbiamo prendere atto con soddisfazione del fatto che la relazione del Ministero parla di due sistemi, cioè di un livello generale

del servizio postale e di un livello di prima classe, così come avviene, mi pare in tutti i paesi della Comunità economica europea.

Poche parole sulla politica degli investimenti. Vi è un notevole ridimensionamento, dato che ora l'altro sta per esaurirsi l'effetto delle leggi nn. 39 del 1982 e 43 del 1991 e rischiamo quindi di segnare il passo. Non aggiornarsi significa infatti non restare fermi, ma inevitabilmente tornare indietro. C'è quindi la necessità di rimettere in movimento un'iniziativa legislativa per nuovi stanziamenti. Non sono mancate le critiche, anche da parte mia, circa i sistemi di gestione di questi stanziamenti anche a proposito della costruzione di nuovi uffici, il cui costo è certamente rivelante. Non sono in condizione di fare un'analisi precisa, ma ho avuto l'opportunità di constatare che i costi mi sembrano troppo elevati. Occorre quindi un nuovo provvedimento, con la definizione di procedure gestionali più congrue e più funzionali alle attuali esigenze, sia in termini di concessione, sia in termini di appalto.

Il problema dei problemi, come abbiamo sempre detto, è la riforma, su cui è stato detto tutto quello che c'era da dire; ora c'è la necessità di tagliare il traguardo. Per tanti anni questi due provvedimenti sono rimasti fermi, ora finalmente se ne è avviata la discussione e fortunatamente il Senato ha fatto la sua parte per quanto riguarda la riforma delle telecomunicazioni. Abbiamo risentito del fatto che i due provvedimenti non sono stati presentati contestualmente, abbiamo rivendicato un parallelismo che purtroppo è saltato. Si tratta di arrivare alla conclusione e, poichè siamo quasi alla fine della legislatura, si tratta di utilizzare i mesi che mancano per non vanificare quanto è stato fatto. Si tratta in ogni caso di una riforma che non dobbiamo neppure mitizzare, ma che certamente offre alla azienda, in quanto ente, l'autonomia per muoversi sul mercato senza quegli impedimenti, quei lacci e laccioli che ne hanno reso difficile la vita. Vorrei poi sollecitare il presidente Bernardi a porre all'attenzione della Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari l'esigenza di inserire al più presto nell'ordine del giorno dell'Aula il disegno di legge n. 2837 concernente l'ordinamento degli uffici principali e degli uffici locali dell'amministrazione delle poste, già esaminato da questa Commissione in sede referente.

Vorrei ora dire qualcosa a proposito dell'azienda di Stato per i servizi telefonici e sui temi dell'emittenza. L'azienda di Stato per i servizi telefonici - voglio sottolinearlo - è una azienda sana, una azienda che, pur fra mille difficoltà, continua a vivere ed ad operare con molta oculatezza e responsabilità. Ancora oggi, oltre al disavanzo contabile che pure è un dato, registriamo un avanzo di gestione di 229 miliardi senza peraltro che si siano bloccati gli investimenti. Sarebbe stato veramente grave se ciò fosse avvenuto, se si fossero bloccate le possibilità di sviluppo delle telecomunicazioni, perchè ne avrebbero risentito non tanto gli azionisti dell'azienda, ma gli utenti, cioè i cittadini italiani, in termini di disservizi delle telecomunicazioni.

A nome del Gruppo della Democrazia cristiana, quindi, preannuncio il voto favorevole sulla tabella 11 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

VELLA. Voglio anzitutto esprimere il mio apprezzamento per la relazione equilibrata e puntuale del senatore Andò. Mi limiterò a

svolgere alcune brevi considerazioni sullo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni evidenziando alcuni dati positivi che ho potuto registrare esaminando la tabella 11 e soffermandomi brevemente su alcuni aspetti che tuttora destano preoccupazione e richiamano ad un maggior impegno nella ricerca delle giuste soluzioni.

Una prima osservazione riguarda, a livello generale, il miglioramento dei servizi. Si è registrato uno sforzo notevole teso a riorganizzare il sistema postale ed abbiamo notato che vi sono state reali riduzioni dei tempi per quanto riguarda la consegna. Un aspetto negativo riguarda invece la politica di privatizzazione di alcuni segmenti del servizio postale. Inoltre è stata portata avanti una politica del personale abbastanza oculata anche se riteniamo debba essere incentivato lo sforzo diretto alla professionalizzazione dei dipendenti in relazione alle innovazioni tecnologiche che sempre più vanno realizzate nel settore, e alla maggiore attenzione che occorre rivolgere all'esigenza di copertura di alcuni posti nella pianta organica, soprattutto per quanto riguarda la carriera direttiva.

Un ulteriore fatto positivo è rappresentando dal contenimento delle nuove assunzioni; abbiamo sempre criticato una politica delle assunzioni a volte indiscriminate e a volte gonfiate rispetto alle reali esigenze dell'amministrazione. Tale contenimento è dovuto anche al processo di meccanizzazione che è stato portato avanti ed alla privatizzazione di alcuni settori. Riguardo a quest'ultimo aspetto, mentre possiamo certamente concordare sulla necessità di curare in maniera particolare il processo di privatizzazione, dobbiamo anche osservare che non è possibile che l'amministrazione pubblica si spogli dei servizi remunerativi per affidarli in gestione ai privati. In questa maniera evidentemente non si renderebbe un buon servizio allo Stato e sarebbe velleitario poi pretendere di contenere il disavanzo pubblico in un settore così importante.

A fronte di tutti questi aspetti positivi vi sono certamente dei motivi di insoddisfazione. Resta ad esempio ancora lontano l'obiettivo del risanamento del *deficit*: le cause dello squilibrio esistente vanno individuate nell'aumento delle spese, nel livello delle tariffe non adeguato ai costi e nell'assunzione di oneri impropri da parte della pubblica amministrazione. Non vi è dubbio che il bilancio risente in maniera negativa del livello delle tariffe pubblicitarie che restano le più basse rispetto agli altri paesi europei determinando così scompensi vistosi dal punto di vista sia contabile sia della funzionalità del servizio. Nell'attuale situazione, infatti, l'utente viene invogliato a servirsi della spedizione con il conseguente intasamento che si ripercuote anche su altri servizi.

Voglio peraltro far notare che molte delle questioni di cui abbiamo discusso nel dibattito in corso possono essere ritrovate anche nei dibattiti svolti negli anni precedenti. Pertanto, senza avere la presunzione di avere la soluzione dei problemi, appare forse più utile in questa sede rivolgere al Ministro una domanda riguardante una seria programmazione che possa per il futuro farci uscire da questo rito che ci impone di formulare ogni anno le stesse critiche rispetto a quello che si dovrebbe fare ma che non si riesce a realizzare. Occorre portare avanti

una politica nel settore degli investimenti al fine di ottenere una riorganizzazione ed una meccanizzazione del servizio. Inoltre, occorre potenziare il settore strategico dell'edilizia rispetto al quale va apprezzato il risultato ottenuto con il completamento di circa 750 uffici postali.

Condivido la politica portata avanti dal Governo tesa ad economizzare e a rendere il servizio sempre più funzionale accentrandolo e quindi eliminando alcuni centri di erogazione e concentrando gli edifici per l'espletamento del servizio in alcuni centri strategici con l'abolizione conseguente di alcuni uffici postali ubicati in sedi periferiche. È vero che tale scelta comporta anche degli aspetti negativi e quindi delle proteste, ma per alcuni problemi sociali sulla cui importanza non vi sono dubbi - come il pagamento delle pensioni - è possibile dare una risposta positiva attraverso l'incentivazione dei servizi espletati mediante uffici itineranti. È possibile pensare anche ad un utilizzo *part-time* di alcuni uffici, anche se in questo momento non sono in grado di fare un esame comparativo tra le utilità e gli aggravii di costo.

Dall'esame della tabella 11 si notano pesanti disavanzi finanziari che non possono essere ridotti soltanto attraverso una più oculata gestione o una riduzione della spesa. Io credo che tutti dobbiamo aver presente che non riusciremo mai ad aggredire il problema del disavanzo pubblico se non riusciremo prima a risolvere i problemi di natura strutturale che ancora esistono e che da anni impediscono un'azione tesa al risanamento. Condivido pertanto le preoccupazioni e gli auspici sul processo della riforma del Ministero. La struttura del Ministero risulta inadeguata, se si pensa anche ai nuovi compiti che gli sono stati assegnati da nuove normative. Le stesse osservazioni credo che si possano estendere al settore delle telecomunicazioni, che attende radicali e significative riforme tese a modernizzare i servizi per separare il ruolo di gestione da quelli di programmazione e di controllo.

Concludo facendo un rapido cenno al settore radiotelevisivo. Abbiamo apprezzato l'impegno del ministro Vizzini per affrontare e risolvere i problemi della ripartizione delle frequenze, anche in relazione alle scadenze previste dalla legge. Ma cogliamo l'occasione per dire anche in questa sede che dalle ultime esperienze fatte nel settore emerge la necessità già di porre mano alla «riforma della riforma», per garantire un maggiore pluralismo nell'informazione, una maggiore vigilanza e controllo, e soprattutto per ridurre l'influenza nel settore della politica e dei partiti.

ULIANICH. Signor Presidente, eravamo abituati nelle precedenti discussioni sulla tabella 11 ad avere con noi il ministro Mammi, persona squisita a cui vorrei inviare un saluto particolarmente cordiale; il fatto che egli non sia qui non significa che si siano interrotti i rapporti di stima e di amicizia. Nello stesso tempo vorrei esprimere un augurio al ministro Vizzini che mi pare abbia iniziato con grinta questo suo nuovo lavoro.

Venendo alla questione che qui interessa, cercherò di ripercorrere in qualche modo informalmente la relazione del collega Andò, che mi pare schematica ma densa. Sono d'accordo con lui quando giudica

positivamente l'accordo che ha coinvolto non solo l'amministrazione, ma anche le organizzazioni sindacali per la riduzione di 25.500 posti di lavoro, e anche sulle possibilità del trasferimento dei dipendenti all'interno della stessa provincia in caso di esubero di personale. La questione della mobilità - se mi è permesso ricordarlo - l'avevo già trattata anche a proposito del personale universitario ai tempi della legge 21 febbraio 1980, n. 28, e del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, quindi 11 anni fa, di fronte all'ingente massa di ricercatori e borsisti. È necessario inserire nelle amministrazioni dello Stato per qualsiasi comparto dei meccanismi che rendano possibile un diverso utilizzo del personale in esubero, perchè non ha assolutamente senso che vi sia del personale in sovrannumero che non possa essere adeguatamente utilizzato. Per quanto riguarda l'efficienza dei servizi, il relatore sottolinea un miglioramento, anche se non si sono raggiunti i livelli di altri paesi europei; non dice però in che cosa consista questo miglioramento e in quale settore l'abbia riscontrato. D'altra parte se quello evidenziato è il miglioramento che il relatore riscontra nell'ambito del Ministero delle poste e telecomunicazioni mi devo rallegrare con lui perchè è veramente un ottimo oppositore della politica del Governo per quanto riguarda questo specifico settore. Vorrei dire a tale riguardo che sarebbe opportuno che da parte del Ministero ci fosse una vigilanza più attenta. Ricordo soltanto un caso: pare che nell'ufficio postale di Monterusciello ci sia di fatto un solo impiegato postale, il quale non sempre sarebbe disponibile. Ora Monterusciello, per chi non lo sa, è un agglomerato di poche migliaia di vani costruito in seguito all'evacuazione dei cittadini di Pozzuoli per il bradisismo. È chiaro che si tratta di un nuovo insediamento con moltissimi problemi, ma sarebbe opportuno che vi fosse una maggiore efficienza dello Stato, almeno per quanto riguarda il pagamento di pensioni o altro, per non dare luogo a lamentele.

Seguendo sempre la relazione del senatore Andò, vedo che egli ha ricordato un ordine del giorno approvato all'unanimità in occasione della discussione del bilancio per il 1991. Si trattava della liberalizzazione delle tariffe per particolari effetti postali, nel caso specifico per la stampa periodica. Vorrei sottolineare, pur senza venire meno a quella unanimità, che occorre distinguere, all'interno della stampa periodica, quella veramente tale da una miriade di altre pubblicazioni che ugualmente si fregiano di questo termine e che però non possiedono i requisiti in base ai quali si dovrebbe giudicare periodica una pubblicazione. Questo è uno dei motivi dell'intasamento. Del resto basta pensare a come le nostre cassette postali siano invase da una pleora di periodici e di altre pubblicazioni presunte tali, che non vedo come possano rientrare nella categoria di cui stiamo discutendo e che usufruiscono però delle agevolazioni previste. Inviterei pertanto il Sottosegretario che qui rappresenta il Governo a discernere, all'interno della categoria, le tipologie che non dovrebbero rientrarvi; ne deriverebbe di conseguenza un alleggerimento complessivo del lavoro dell'amministrazione postale.

Non posso non concordare con il relatore Andò quando sottolinea l'urgenza della riforma dell'amministrazione, tenuto conto che l'attuale struttura amministrativa del Ministero non può rappresentare lo stru-



mento più opportuno di governo per un settore che gestisce tecnologie avanzate. Non vi possono essere dubbi sulla necessità di una riforma di struttura anche in considerazione del fatto che dal 1992 saremo inseriti in un contesto in cui dovremo dimostrare capacità concorrenziale rispetto alle aziende degli altri paesi della Comunità.

Vorrei ora riferirmi alla relazione premessa alla tabella 11 per sottolineare la positività dello sforzo dell'Azienda in funzione di quanto essa si prefigge di raggiungere nell'esercizio 1994, cioè il completo azzeramento del *deficit*. Mi auguro che non si tratti di un pio desiderio ma di una valutazione realizzabile. Al capitolo XIX della relazione della Corte dei conti relativa al Ministero delle poste e telecomunicazioni si legge: «Vanno ricordati in proposito i piani straordinari di potenziamento e di sviluppo del sistema postale e di quello delle telecomunicazioni che, avviati dagli anni '70 con legge n. 15 del 1974, sono stati finanziati fino all'esercizio 1990. L'impiego di cospicue risorse finanziarie non ha eliminato molte disfunzioni operative che permangono anche nel settore inerente la corrispondenza postale e si prospetta ancora pertanto la necessità di accelerare il processo di potenziamento mediante accurata selezione degli obiettivi prioritari».

Si tratta di un'osservazione che non può non essere condivisa e al riguardo vorrei attirare l'attenzione del Governo sul fenomeno, ormai divenuto macroscopico, della moltiplicazione delle agenzie per la consegna rapida di corrispondenza. Di fatto, anche se non di diritto, a me sembra che si realizzi un inserimento di iniziativa privata in un settore che fino a questo momento è stato di pertinenza precipua dello Stato. Occorre che il Ministero acceleri la riforma di questo settore e si adegui. Non dispongo di dati sufficienti per una visione globale del fenomeno, ma in una città come Napoli, ad esempio, queste agenzie sono ormai centinaia. È un fenomeno che va limitato con opportune normative.

Poichè stiamo trattando il tema della corrispondenza vorrei sottolineare, alla presenza del Governo, un aspetto che per alcuni versi è piacevole e per altri quanto meno sorprendente. Mi riferisco al fatto che la magistratura sta indagando su delle goliardate compiute con l'emissione di francobolli in qualche modo riproducenti, ma in settori totalmente diversi, i francobolli di Stato. A me sembra veramente eccessivo qualificare come associazione per delinquere un gruppo di giovani che si permette di burlare o di sottomettere al vaglio la criticità della situazione delle poste con l'invio scherzoso di corrispondenze recanti francobolli molto spiritosi e riconoscibili come falsi a prima vista. Inviterei il Governo a non costituirsi parte civile nel processo perchè sarebbe ridicolo e ad invece esercitare un controllo più appropriato nelle sedi opportune per verificare le affrancature. Il fatto che nel nostro paese possano circolare decine di migliaia di francobolli falsi senza che l'amministrazione postale sia in grado di accorgersene non testimonia favorevolmente dell'attenzione con cui viene smistata la corrispondenza, pur volendo tener conto dell'automaticità di determinati meccanismi.

Approfitto dell'occasione per chiedere al Governo, anche in prospettiva europea, come l'amministrazione intenda adeguare i servizi dei

conti correnti postali e dei buoni postali. Mi chiedo se si intenda mantenere l'assetto attuale o se si preveda qualcosa di nuovo.

Vi è ancora un elemento che vorrei sottoporre all'attenzione del Governo, una postilla che si richiama alla relazione della Corte dei conti. Si sottolinea qui la perplessità sulla economicità dei servizi resi dall'azienda, solo in parte dovuta alla frammentazione dell'attività dell'area delle telecomunicazioni fra più soggetti: Amministrazione delle poste e telecomunicazioni, Azienda di stato per i servizi telefonici, SIP, Italcable, Telespazio, Telemar. È chiaro che il riassetto dovrebbe tener conto della necessità di eliminare i costi connessi ad eventuali duplicazioni o sovrapposizioni. Se il Governo pensa di mantenere il monopolio della telefonia in ambito italiano ad una società senza concorrenza, è chiaro che una società in regime di monopolio fissa dei prezzi che non necessariamente sono congrui anche se c'è il controllo del Governo, considerato che i prezzi della SIP, se paragonati a quelli di altre aziende che operano in Stati diversi dal nostro, non mi paiono competitivi, anzi, sono competitivi all'inverso.

Per quello che concerne l'attuazione della nuova legge sulle telecomunicazioni, che è oggi trasferita a livello amministrativo, io vorrei chiedere - e certamente così avverrà - che si agisca con intelligente competenza, senza coinvolgimento in alcuni interessi di parte e con la massima trasparenza.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 13.*

MARTEDÌ 15 OTTOBRE 1991

(Pomeridiana)

**Presidenza del Presidente BERNARDI**

*I lavori hanno inizio alle ore 16,30.*

**«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-bis)**

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis)

**«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)**

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio Rapporto favorevole, ai sensi dell'articolo 126 del Regolamento, sulle tabelle 17 e 17-bis)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9), Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11), Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (Tabelle 17 e 17-bis) e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)».

Ricordo che, nell'ambito dell'esame delle tabelle 9 e 10, è stata avanzata la richiesta di conoscere lo stato di attuazione della legge sui parcheggi. Do quindi la parola al Ministro senza portafoglio per i problemi delle aree urbane.

CONTE, *ministro senza portafoglio per i problemi delle aree urbane.* Signor Presidente, il programma relativo all'attuazione della legge 24 marzo 1989, n. 122 è stato sostenuto a tutto il 1991 da una serie di

provvedimenti che conclusivamente hanno portato all'attribuzione, per 15 città di cui all'articolo 6 della legge, delle somme relative alla prima annualità.

Con decreto ministeriale 14 febbraio 1990 sono stati dettati il regolamento di attuazione ed i due schemi tipo di convenzione per l'affidamento in concessione della costruzione e gestione dei parcheggi.

Con decreto ministeriale 18 aprile 1990 sono ripartiti il 75 per cento dei fondi disponibili sia per le grandi città che per le Regioni.

Con i decreti ministeriali 8 aprile 1991 e 27 settembre 1991 si è ripartito il rimanente 25 per cento.

Per le maggiori città (articolo 6) sono state attribuite le somme relative alla prima annualità (1989, per complessivi 644 miliardi), per quanto concerne la seconda annualità, si è potuto provvedere per 8 città (per circa 296 miliardi).

Per le città minori (articolo 3) è stata distribuita la prima delle due annualità relativamente a 18 Regioni (1989, per complessivi 632 miliardi).

Dei 3.500 miliardi previsti dalla legge quale limite all'intervento statale, sono stati disposti contributi per 1.572 miliardi. L'intervento ha dato origine ad un volume complessivo di investimenti di lire 2.100 miliardi che serviranno per realizzare 372 parcheggi per complessivi, 160.000 posti auto, 1.380 posti autobus e 11.900 posti per motocicli e biciclette. Il costo medio a posto auto sarà per lo Stato di lire 9,6 milioni.

Si fa presente che ad oggi, da parte dei Comuni interessati, non è pervenuta alcuna comunicazione di accensione di mutui da parte della Cassa depositi e prestiti, nè alcuna convenzione con privati per l'affidamento in concessione della costruzione o gestione dei parcheggi.

Le maggiori difficoltà che si sono riscontrate nella fase di attuazione della legge sono:

1) per due Regioni, il mancato perfezionamento degli atti deliberativi;

2) per la generalità degli altri enti locali, la mancanza dei programmi di alcuni comuni individuati dalle Regioni tra quelli obbligati a dotarsi di piani per i parcheggi nonchè la revisione dei piani regionali e comunali o la modificazione delle procedure già stabilite per la realizzazione e la gestione delle strutture.

Ove le amministrazioni interessate trasmettano gli atti alla cui emanazione sono deputate, si potrà dar corso alle immediata decretazione relativa a tutti i finanziamenti tuttora disponibili.

Si ritiene che la legge attiverà un volume complessivo di investimenti di 5.000 miliardi (di cui 3.500 ammessi a contributo statale), per la realizzazione di 365.000 posti auto.

Posso ragionevolmente prevedere che entro la fine dell'anno sarà ripartita anche la somma relativa al terzo anno, per l'articolo 6, cioè per le 15 città, e quella relativa al secondo anno ai comuni minori, quelli previsti all'articolo 3. Vi è noto certamente che la previsione di 3.500 miliardi è destinata, quanto a 2.000 miliardi, a 15 città enumerate dalla legge, quanto a 1.500 miliardi alle Regioni che con propri programmi hanno individuato i comuni beneficiari. Le Regioni sono state molto

lente, soprattutto alcune di loro; fra queste la regione Campania che a tutt'oggi non ha fatto pervenire il provvedimento del Consiglio regionale. Alla conclusione di questa prima fase del programma, noi spediremo nelle città e nei comuni in cui sono stati indicati i parcheggi una Commissione di vigilanza per verificare lo stato di attuazione dei provvedimenti e riferirne poi in Parlamento.

Per quanto riguarda invece le piste ciclabili, i termini per le Regioni per presentare i programmi sono scaduti il 30 di agosto ma non tutte le Regioni l'hanno fatto; molti comuni hanno direttamente proposto e richiesto i finanziamenti all'Ufficio del Ministro per i problemi delle aree urbane. Nel mese di settembre abbiamo attivato tutte le procedure per i regolamenti di attuazione, che sono al parere del Consiglio di Stato. Ottenuto questo parere, si dovrà procedere all'assegnazione dei fondi. Per le piste ciclabili, il fondo previsto a copertura è molto modesto, solo 50 miliardi. Questa legge serve ad incentrare in maniera significativa l'uso delle piste ciclabili ed a promuovere le necessarie modifiche di strumenti urbanistici; c'è bisogno, però, di altri finanziamenti.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Conte per i chiarimenti resi.

Dichiaro aperta la discussione sulle tabelle 17 e 17-bis e sulle parti connesse del disegno di legge n. 3003.

GAMBINO. Signor Ministro, la risposta che questo disegno di legge finanziaria dà alle necessità, divenute ormai non più rinviabili sia sul piano dell'efficienza e della produttività della struttura dirigenziale globalmente intesa del Ministero della marina mercantile sia sul piano della politica industriale portuale, di difesa del mare, della pesca, della sicurezza della vita in mare e della navigazione, non può che essere giudicata negativamente da parte del nostro gruppo. Sono stati infatti cancellati gli accantonamenti previsti dalla tabella F per il 1991 per quanto attiene alla ristrutturazione del Ministero della marina mercantile, all'ammodernamento delle strutture tecnologiche, alla riorganizzazione del catasto del demanio marittimo, al rilancio del trasporto cabotiero. Non è previsto alcun accantonamento aggiuntivo per la navalmeccanica e quanto previsto nel disegno di legge finanziaria copre solo in parte le spese necessarie per adeguarsi alle direttive CEE.

A tutto ciò si accompagna una rimodulazione della spesa per gli esercizi finanziari futuri che lascia scoperto il 1992 e fa slittare gli stanziamenti precedentemente previsti al 1993 e al 1994. Gli effetti di queste operazioni saranno pesanti sia sui cantieri navali sia sull'armamento in quanto vengono ad abbattersi sui contratti stipulati e sugli ordinativi già fatti.

In questi ultimi anni, come ha avuto modo di rilevare la Corte dei conti, il Ministero della marina mercantile ha fatto continuo ricorso a consulenze esterne. Ciò rappresenta la conseguenza di una mancanza di lungimiranza che non ha spinto a dotare il Ministero del necessario personale tecnico-scientifico (chimici, fisici, ingegneri, informatici, biologi) per far fronte all'attività di monitoraggio dell'inquinamento e agli altri doveri di istituto.

Il disegno di legge finanziaria, per quanto riguarda questo settore, resta nei limiti della normale amministrazione. Sia la riduzione dei costi portuali derivata dall'abbattimento del monte salari a seguito dei massicci esodi sia il forte recupero di produttività stanno ripiegando ai livelli precedenti. I *deficit* degli enti, dopo il loro azzeramento, sono tornati a manifestarsi ad alti livelli, mentre la legge di riforma rimane bloccata alla Camera dei deputati anche perché priva di copertura finanziaria.

In occasione delle discussioni tenute sulla esigenza di ristrutturare il Ministero della marina mercantile si era addirittura avanzata l'ipotesi di una vera e propria riforma. Dalla relazione della Corte dei conti e dalle dichiarazioni che i dirigenti hanno fatto in occasione delle audizioni da noi promosse emerge una situazione molto preoccupante del Dicastero. Si lavora a rischio, si è ai limiti della sopravvivenza, si chiede un accorpamento con il Ministero dei trasporti. Al di là delle possibili esagerazioni, occorre rilevare che l'organico del Ministero è stato depotenziato e che mancano nuovi profili tecnico-scientifici così che la produttività degli uffici ne risente fortemente. A fronte di costi elevati resta bassa la qualità degli interventi. La politica di risanamento non va confusa con una scelta di risparmio cui è invece informato l'insieme del disegno di legge finanziaria. Il blocco del *turnover* o i tagli indiscriminati non risanano nulla; servono solo al mantenimento di strutture sempre più incapaci di assolvere ai loro compiti e di fornire servizi e certezze alle accresciute esigenze della nostra società nell'ambito di uno sviluppo nuovo fondato sulla ricerca e sulla salvaguardia dei valori ambientali ed umani.

La strada che noi indichiamo è quella della riforma e della ristrutturazione del Ministero rispetto a quelle esigenze su cui, almeno a parole, si registrano larghi consensi. Quando però si tratta di passare ai fatti, come in questa occasione, assistiamo ad un gioco di deresponsabilizzazione, alla difesa d'ufficio del Governo, alla sceneggiata di Ministri che scaricano sulla malasorte e non sull'incapacità politica dei Governi di ieri e di oggi le situazioni disastrose che si stanno manifestando. Siamo arrivati al punto che la Corte dei conti è costretta a denunciare anche l'incapacità degli uffici del Ministero di verificare e valutare il prodotto e l'uso delle ricerche e delle convenzioni esterne per mancanza di personale idoneo alla lettura dei dati, al riconoscimento della efficacia delle indicazioni fornite e alla verifica della loro messa in opera. Non voglio soffermarmi sull'incidenza di queste commissioni specifiche alle quali l'amministrazione della marina mercantile spesso fa ricorso, ma certamente è una forma attraverso la quale la spesa pubblica trova un forte alimento. In questo modo si spartiscono forti prebende, si alimenta un sistema di potere fondato sull'insufficienza e sulle carenze delle strutture pubbliche e si trasferiscono fondi a privati professionisti e a strutture societarie spesso al servizio di potenti *lobbies* che attraverso questa via indirizzano e a volte piegano alle loro esigenze gli stessi programmi del Ministero. Così i vuoti alle capitanerie di porto si associano all'insufficienza di mezzi e alla loro sottoutilizzazione per mancanza di personale.

Passando a trattare il tema della sicurezza della navigazione la tragedia di Livorno, altri avvenimenti gravi, il rispetto per il dolore dei

familiari delle vittime ed una più saggia valutazione dell'orientamento dell'opinione pubblica fortemente scossa da certi avvenimenti, avrebbero potuto far pensare ad una posizione più seria del Governo in ordine alla considerazione di questa tematica in sede di predisposizione del disegno di legge finanziaria.

Gli eventi disastrosi e luttuosi cui ho fatto riferimento avrebbero potuto essere evitati. Gli interventi relativi al sistema di sicurezza auspicati e promessi al momento dei disastri, non trovano oggi alcuna posta corrispondente nei documenti di bilancio al nostro esame. La delegazione di questa Commissione che recentemente ha visitato i grandi porti del Nord Europa ha constatato di quali strutture funzionali e moderne attrezzature siano dotati tali porti. Se i nostri porti, almeno i più importanti, non verranno dotati di tali strutture avremo sempre una situazione di insicurezza e di bassa produttività. Un sistema di sicurezza integrato a livello nazionale e mediterraneo e collegato con le banche dati degli altri centri europei può effettuare un controllo della navigazione, organizzare le operazioni di salvataggio, garantire la funzionalità del traffico commerciale portuale, il controllo dell'ambiente marino e dei fattori di inquinamento.

Vorrei che il Ministro spiegasse il motivo di queste gravi disattenzioni. Sono forse stati pochi i morti in questo settore nel 1991? Sono forse stati irrilevanti i danni all'ambiente e alla categoria produttiva della pesca?

Perchè, a nostro avviso, tutto si lega e si spiega, come avremo modo di constatare per quanto riguarda le cifre e la loro scarsità. L'emergenza per il risanamento dell'area marittima colpita ed investita dall'inquinamento, ha comportato una spesa di 350 miliardi. La perdita di vite umane è poi stata di 140 persone. Per tutte queste cose appare incomprensibile e per noi privo di serietà e di umanità l'atteggiamento del Governo.

La cantieristica italiana ha un carico di lavoro che la copre per tutto il 1992. Se nel corso degli anni 1992 e 1993, signor Ministro, la nostra industria non dovesse acquisire ordinativi e stipulare contratti, il 1994 segnerebbe il ritorno di una nuova crisi produttiva. I contratti in corso sono per 8 decimi relativi a trasformazione navale; non si registrano nuovi contratti per costruzioni di nuove navi. Questo viene a verificarsi mentre il mercato marittimo è in fase crescente, prova che si ha in Europa e nel mondo una costante domanda di nuove costruzioni, di traffico e di stabilità dei noli. È da rilevare come la congestione delle strutture di trasporto di uomini e merci spingano in direzione del trasporto via mare. Le grandi vie di navigazione marittima e fluviale, all'interno di un moderno ed integrato sistema dei trasporti, costituiranno sempre di più una risorsa, ma insieme anche una necessità. Se la previsione dei dati e le analisi sullo sviluppo dei traffici sono questi, perchè le scelte del Governo non vanno in una direzione diversa? Con l'attuale legge finanziaria il Governo propone saldi e liquidazioni; finanziariamente si pongono solo gli impegni relativi alla quinta direttiva; si coprono nella misura del 40 per cento gli impegni relativi alla sesta direttiva. Totalmente scoperto rimane il finanziamento relativo alla settima direttiva già in vigore dal 1991, che prevede un contributo

decescente fino ad arrivare all'azzeramento con il 1994, anno dal quale la nostra industria dovrà camminare con le sue gambe senza sostegno alcuno.

Nel passato recente il Governo italiano è stato fra coloro che si sono battuti in sede CEE per l'estensione dei contributi e dei termini temporali per salvare la situazione: come spiegarsi questo cambiamento repentino delle nostre scelte e programmi? Se le scelte del Governo non vengono cambiate, ad avvantaggiarsi dei contributi CEE saranno poi i nostri *partners*. Con questa finanziaria noi dichiariamo di fatto con due anni di anticipo la chiusura dei nostri cantieri. È rigore tutto questo? Perché così ci viene presentato. Alterare a tutto danno della nostra cantieristica le condizioni di mercato all'interno della settima direttiva comunitaria provocherà al nostro paese semplicemente danni. Come se non bastasse, sono stati bloccati a livello amministrativo i 120 miliardi stanziati dalla legge 14 giugno 1989, n. 234, che sono stati fatti slittare al 1994. Ora, signor Ministro, non so se lei ha presente l'*iter* di questa legge, perché non voglio denunciare il dibattito che c'è stato e gli errori che noi abbiamo indicato nel momento in cui si è decisa una determinata articolazione. Dirò solo che su quei fondi sono state coltivate molte certezze ed oggi constatiamo che questi contributi vengono spostati di fatto dal 1989 al 1993-1994, determinando quindi gravissimi problemi finanziari ai soggetti interessati, e spero che almeno su questo lei voglia convenire con me.

Per quanto riguarda la difesa del mare, spero che lei concordi con quanto affermava il suo predecessore: che il Ministero della marina mercantile presto dovrebbe trasformarsi nel Ministero del mare. Io credo che se ci si vuole avviare verso questa trasformazione, dobbiamo essere decisi sul fatto che l'elemento della difesa del mare deve costituire un principio fondamentale; diversamente non comprenderemo il motivo di un programma così ambizioso. Malgrado gli allarmi e gli incidenti, signor Ministro, stiamo mettendo le condizioni fisiche del nostro mare in discussione e si continua con interventi disordinati e privi di un impegno organico e programmatico. La difesa dell'ambiente marino, la difesa delle coste dagli inquinamenti sono obiettivi che si possono perseguire e raggiungere solo attraverso un piano generale per la difesa del mare. Ma a distanza di quasi dieci anni dall'entrata in vigore della legge 31 dicembre 1982, n. 979 questo piano non è stato adottato.

Le Regioni e gli enti locali devono certamente essere sensibilizzati e coinvolti, ma la loro ritrosia, o di quelli che la manifestano, non può continuare a costituire alibi per un rinvio a tempo indeterminato. L'estendersi del fenomeno della mucillagine, che dall'Adriatico ha già investito il Tirreno, deve indurci ad una convinta inversione di tendenza. Gli interventi non possono più obbedire alla logica dell'emergenza estiva, per consentire la balneazione e impedire il crollo del turismo, o per il giusto risarcimento economico in favore dei pescatori. L'allarme dell'opinione pubblica è molto diffuso; diverse associazioni nascono nel paese e denunciano assenza di interventi e della pur minima raccolta dei dati.

Per quanto riguarda il settore della pesca, il finanziamento per l'attuazione del fermo di pesca non trova riscontro nel disegno di legge



finanziaria. Come pure quello relativo all'istituzione del fondo di solidarietà nazionale per far fronte ad eventi straordinari e a quelli ricordati. Tali eventi possono aver avuto un impatto ambientale molto rilevante e riflessi negativi sulle attività di pesca ed hanno coinvolto ed interessato fortemente l'opinione pubblica. La nostra richiesta è volta alla costituzione di questo fondo, e speriamo che il Parlamento ed il Ministro convengano con noi, dandò un parere positivo. Ancora, signor Ministro, la legge 28 agosto 1989, n. 302, che disciplina il credito, non è stata più finanziata. Come lei sa, per il 1991 questa legge ha potuto disporre di 6 miliardi, che sono stati stornati dalla dotazione finanziaria per effetto del piano triennale.

Su tutti questi problemi non siamo riusciti a trovare niente di specifico nella proposta che ci è stata presentata. Abbiamo avuto modo di verificare una posta in bilancio abbastanza generica di 40 miliardi per il 1992, di 50 miliardi per il 1993 e di 50 miliardi per il 1994, in una voce che parla di interventi vari di competenza del Ministero, compreso l'aumento del contributo in favore del Centro italiano radiomobili. Vorremmo sapere che cosa significa questa voce, a cosa ci si intende riferire e se questi stanziamenti devono restare nell'ambito del settore della pesca. Vorremmo una risposta chiara e franca; anche se gli stanziamenti dovessero restare nell'ambito del settore per dare una risposta parziale agli impegni che il Ministro aveva assunto con le categorie interessate, comunque si tratterebbe di stanziamenti insufficienti. La legge finanziaria dello scorso anno prevedeva uno stanziamento di 100 miliardi per gli anni dal 1991 al 1993. Sembrava trattarsi di un fatto acquisito sul quale nessuno avanzava osservazioni ed obiezioni. Con la legge 8 agosto 1991, n. 267 sono state impegnate le somme relative al 1991 per l'attuazione delle misure relative al credito peschereccio.

Diciamo queste cose perchè restino agli atti e perchè non pensiamo che la categoria dei pescatori che operano nello Stretto di Messina debba essere costretta nelle condizioni di esasperazione in cui si è venuta a trovare nello scorso agosto tanto da portare avanti una battaglia che, anzichè aiutare la Sicilia, certamente la mette in cattiva luce. Noi ci battiamo affinchè la Sicilia possa essere realmente sempre più vicina al continente. Non a caso chiediamo al Governo di esprimere chiaramente le proprie intenzioni in ordine ai problemi riguardanti lo Stretto di Messina. Noi non vogliamo che la Sicilia possa essere utilizzata per creare agitazioni, per provocare drammi a tante famiglie e a tanti cittadini come è avvenuto - ripeto - nell'agosto scorso quando i pescatori hanno perso la pazienza ed hanno portato avanti lotte sbagliate dal punto di vista della forma.

Con il disegno di legge finanziaria in esame i 100 miliardi previsti per l'anno 1993 vengono fatti slittare al 1994, con il che di fatto il piano da triennale diventa quadriennale, anche se vi è una legge che parla espressamente di piano triennale. Per quale motivo, dopo l'approvazione di una legge avvenuta con il concorso delle categorie interessate, il Governo decide di dilatare i tempi facendo diventare il piano quadriennale? Siamo dell'avviso che il piano debba restare triennale e che i 100 miliardi per il 1993 non debbano essere sottratti ad un settore produttivo importante come quello della pesca. Anche se questa sottra-

zione non è assoluta, nel senso che non vengono destinati fondi ad altri settori, il fatto di trasferirli al 1994 provoca un danno oggettivo al settore in questione.

Vorrei ora riferirmi alle problematiche relative al secondo registro e alle bandiere ombra. Esse hanno formato oggetto di una nostra indagine conoscitiva ed una delegazione si è recata in Norvegia per vedere che tipo di risposta quel paese ha dato a tali problemi. Su questa materia alla nostra Commissione devono essere forniti i dati necessari, possibilmente anche comparativi, per verificare dove si sviluppa questo costo giustamente denunciato dagli armatori. Occorre essere in grado di operare valutazioni attente e reali per assumere le dovute decisioni.

Non possiamo confondere l'impegno del Governo e in generale dello Stato rivolto a soddisfare le esigenze dell'utenza e del traffico commerciale pubblico con le esigenze e le richieste avanzate da chi ha il dovere comunque di confrontarsi con il mercato. Una cosa è realizzare una politica complessiva che sia rispondente alle esigenze produttive del paese, altra è far passare una forma surrettizia di nuova assistenza che non sarebbe altro che un trasferimento monetario da parte dello Stato proprio nel momento in cui si denunciano deficienze e si invoca rigore; un trasferimento senza una giustificazione reale a privati che, non potendo più continuare ad usufruire di altre agevolazioni, spingono affinché venga cambiato nome alle stesse forme di sostegno per continuare a ricevere somme non indifferenti. È una questione che dobbiamo affrontare e possibilmente risolvere, ma in un quadro europeo e non esclusivamente nazionale.

Il nostro sforzo deve essere teso ad arrivare ad una conclusione che possa vedere l'accordo degli altri *partners* europei.

PATRIARCA. L'occasione dell'esame della tabella n. 17 e della relativa Nota di variazioni ci offre la possibilità di fare un esame più o meno approfondito della situazione del Ministero della marina mercantile in tutte le sue varie articolazioni. Un dato comune relativo anche ad altre tabelle è il forte taglio che per ragioni di contenimento della spesa arresta o rallenta l'attività di alcuni comparti importanti. Però per la Marina mercantile alla cronica sottovalutazione del comparto nella determinazione complessiva della politica della spesa, che va avanti da alcuni anni, si aggiunge oggi un dato molto negativo. Rispetto ad una previsione che era stata indicata in 5.000 miliardi, siamo invece arrivati ad una indicazione di 1.500 miliardi, cioè un terzo del preventivo che il Ministero avrebbe approntato per far fronte alla complessa situazione del settore. Si tratta di un Ministero che tocca settori vitali per l'economia nazionale, come la cantieristica, i trasporti marittimi, la portualità, la tutela dell'ambiente marino e dell'assetto delle coste, nonché della pesca che in questi ultimi tempi ha richiamato in maniera prepotente la attenzione del Governo. Noi in questa occasione ci vogliamo limitare ad alcune considerazioni, riservandoci di presentare in sede di Commissione bilancio qualche emendamento per tentare di ottenere stanziamenti a favore di alcuni comparti particolari, ad esempio la cantieristica e l'armamento, che nelle previsioni di questa finanziaria non coprirebbero se non il 40 per cento degli impegni già assunti dai nostri cantieri per il rinnovo del naviglio. D'altra parte,

accanto a questo dato, noi vorremmo anche la riproposizione della posta di 7 miliardi previsti per il cabotaggio, che sono stati cancellati. Questo dato indubbiamente accresce le preoccupazioni nostre e del Parlamento tutto in rapporto ad un settore che deve costituire l'elemento di riforma e di ricerca di quelle che sono le nuove modalità rispetto all'intasamento del trasporto su strada; certamente il cabotaggio costituisce una delle modalità più significative e meriterebbe comunque una maggiore attenzione. Noi cercheremo di richiedere la riproposizione di questa posta, tenendo conto della necessità vitale, ad esempio, di un programma sul cabotaggio, senatore Libertini, anche se mi risulta che è già all'esame del Parlamento una legge adeguata che però oggi con questa cancellazione viene messa in discussione.

D'altra parte vorrei invitare il Ministro, nella presentazione di provvedimenti, a tener conto del dato che questa Commissione allo stato non ha disegni di legge pendenti rispetto alla Marina mercantile, mentre invece l'altro ramo del Parlamento viene sempre caricato di nuovi provvedimenti.

Ora, noi riproporremo la questione posta per il cabotaggio e riteniamo utile ed opportuno che il Governo, anche seguendo le indicazioni venute dal collega Libertini, promuova non un'iniziativa legislativa, che già c'è, ma un accordo tra la Finmare e l'Ente Ferrovie dello Stato per creare un organismo che si prenda cura di riorganizzare il cabotaggio nel nostro paese.

Per quanto riguarda invece più specificamente la situazione della cantieristica e dell'armamento, l'accantonamento previsto in tabella B del disegno di legge finanziaria per il 1992 per i settori cantieristico ed armatoriale rappresenta solo la conferma dell'accantonamento già previsto dalla legge finanziaria per il 1991 quando sarebbe necessario un ulteriore avanzamento nell'*iter* alla Camera dei deputati del disegno di legge n. 5901, il cui esame sarebbe stato assegnato a questa Commissione. Quest'ultimo provvedimento, peraltro, se approvato, fornirà le risorse necessarie ad assistere meno della metà delle iniziative di costruzione e trasformazione navale molte delle quali già in avanzato stato di realizzazione, o addirittura ultimate. Certo, è stato rilevato a questo riguardo la sperequazione in ordine al lavoro dei nostri cantieri; però non ritengo che i nostri cantieri stiano lavorando su commesse relative alla trasformazione. I nostri cantieri stanno lavorando anche con commesse relative a un programma di costruzione molto corposo.

In mancanza di accantonamenti aggiuntivi in questa legge finanziaria, si determineranno gravi conseguenze sull'attività produttiva in corso e sugli impegni assunti dagli operatori anche sul mercato bancario. Nella presente circostanza diventa altresì impensabile la realizzazione da parte dei cantieri delle altre iniziative assunte, ma ancora da avviare, con grave riflesso già nel breve periodo sulla stessa occupazione nel comparto. La mancata previsione di una pur minima copertura per il disegno di legge di attuazione della settima direttiva CEE determinerebbe inoltre l'impossibilità per i cantieri nazionali di acquisire nuove commesse, con conseguente, ineluttabile emarginazione del nostro paese dalla politica comunitaria del settore, in quanto l'Italia sarebbe il solo Stato membro inadempiente in ordine al recepimento della direttiva stessa.

Inoltre, per assicurare l'ammissione al contributo ex articolo 27 della già richiamata legge n. 234 del 1989, per la esiguità dei fondi previsti è necessario un rifinanziamento di 10 miliardi come limite di impegno per lo smaltimento delle domande rimaste inevase. In difetto di un tale provvedimento si verrebbe a realizzare una disparità di trattamento tra operatori aventi impegni equivalenti sulla base della legislazione vigente. Per scongiurare tale evenienza occorre riformulare la relativa voce della tabella B prevedendo un riferimento alla direttiva CEE n. 684 del 1990 e all'articolo 27 della citata legge n. 234. Occorre predisporre un accantonamento aggiuntivo con una previsione globale di 560 miliardi per il 1992, 660 per il 1993 ed altrettanti per il 1994. Ciò consentirà alla cantieristica di portare avanti quella politica di ristrutturazione che ha permesso di affrontare la grave crisi del settore e di mantenere quella quota ottimale che ci ha offerto la possibilità di non smantellare un'industria ritenuta strategica ed essenziale per un paese a grande vocazione marinara.

Per quanto riguarda l'armamento, la politica di sostegno ci ha consentito di arrestare quel processo di decadenza comune a tutta l'Europa e che ha portato negli ultimi dieci anni ad un dimezzamento del naviglio europeo. Per questo comparto gli aspetti finanziari non sono preminenti perchè è ritenuto prioritario il recupero alla bandiera italiana di quote di traffico che consentano alla nostra flotta di arrestare il processo di progressivo impoverimento. Occorre riesaminare il problema dell'istituto della temporanea dismissione di bandiera, già oggetto di una comunicazione puntuale e molto opportuna del Ministro che in questa occasione intendiamo riprendere, ritenendo che ci offra degli spunti interessanti in ordine alla necessità di adeguare la nostra legislazione alle condizioni complessive del mercato dei noli su scala mondiale.

Il riscontro sull'applicazione degli articoli 25 e 29 della legge n. 234 del 1989 è stato certamente positivo perchè non ha inciso sotto il profilo dell'occupazione. Ciò è molto importante perchè, quando si è proceduto a questa innovazione, vi era la preoccupazione che essa avrebbe comportato un calo dell'occupazione, specialmente quella qualificata, nel settore. Quest'ultimo, come è noto, presenta un'accennata carenza di marittimi italiani. Con l'applicazione dei citati articoli si è dato un primo segnale nella direzione della più ampia liberalizzazione nel settore dell'industria marittima. L'istituto della temporanea dismissione di bandiera con locazione a scafo nudo a stranieri consente però soltanto una riduzione modesta dei maggiori costi gestionali cui sono soggetti gli armatori italiani rispetto alla concorrenza straniera e pertanto, come era nelle previsioni, non ha contenuto in modo adeguato l'esodo verso l'estero di naviglio. Si tratta ormai di una quota pari all'11 per cento del tonnello nazionale a conferma dell'opinione permanente secondo cui è in atto un più ampio processo di deindustrializzazione dell'azienda Italia.

Da questi dati di fatto emersi in modo netto dalla relazione del Ministro, il Governo e il Parlamento dovranno necessariamente trarre utili elementi di valutazione per impostare la futura politica marittima italiana, scegliendo ed integrando nelle giuste combinazioni le solu-

zioni oggi esistenti da individuare negli aiuti alla gestione, secondo le modalità ed i termini fissati dalla CEE, e nel ricorso ai secondi registri.

Concordo con il Ministro che l'istituto della dismissione temporanea di bandiera va visto come una soluzione di breve periodo in attesa di più incisivi provvedimenti per il recupero della competitività della nostra flotta. Nell'attesa vi è da auspicare che il ricorso a tale istituto assuma, sotto il profilo delle verifiche ministeriali preliminari, sempre maggiore snellezza in relazione alla spiccata dinamicità con cui si muovono gli operatori del settore sui mercati marittimi internazionali. In caso contrario e in assenza di più marcate misure di sostegno diretto o indiretto, l'esodo di naviglio proseguirebbe in modo irreversibile con notevoli ricadute sotto il profilo della consistenza della flotta e dell'occupazione globale dei marittimi italiani e con riflessi altamente negativi anche sulla cantieristica e sul terziario avanzato collegato all'attività armatoriale.

All'individuazione delle risorse nell'ambito del disegno di legge finanziaria per il 1992 dovranno seguire in tempi stretti strumenti applicativi idonei per perseguire gli obiettivi che dovranno essere delineati necessariamente in forma espressa. È venuto a maturazione il convincimento della necessità di ricorrere a questi strumenti, siano essi il doppio registro o il registro europeo. Senz'altro essi ci porteranno al recupero dell'attività armatoriale presente nel nostro paese.

Desidero inoltre sottolineare un altro aspetto che è stato oggetto di questo dibattito. Mi riferisco al comparto della difesa del mare che indubbiamente merita una rivisitazione anche perchè, rispetto agli obiettivi che la legge n. 979 del 1982 si era prefissata, il mancato rifinanziamento della legge stessa rappresenta un fatto ostativo. La legge citata rappresenta lo strumento più idoneo per corrispondere alle esigenze del settore della difesa del mare e della sicurezza della navigazione ed avremmo preferito che il disegno di legge finanziaria si fosse fatto carico del relativo rifinanziamento. Con quella legge è stata avviata un'enorme quantità di interventi relativi all'organizzazione e al funzionamento dei servizi, alla prevenzione, al controllo e alla lotta contro l'inquinamento marino, alla vigilanza e al soccorso in mare nonché in particolare alla vigilanza oltre il limite delle acque territoriali, alla protezione e alla valorizzazione del mare e delle sue risorse attraverso l'istituzione delle riserve marine. Nell'anno finanziario 1990 sono giunti ad esaurimento gli stanziamenti previsti per gli interventi a tutela dell'ambiente marino. Da allora si è venuta a determinare l'attestazione della spesa finalizzata alla tutela del mare e delle coste marine negli stretti limiti dei finanziamenti di anno in anno iscritti in bilancio senza alcuna possibilità di considerare le effettive esigenze programmatiche relative all'attuazione dei compiti sopraindicati. Allo stato attuale, la legge finanziaria per il 1991 ha previsto, in tabella C, un accantonamento annuo di soli 50 miliardi di lire per ciascuno degli esercizi 1992 e 1993 da ripartire soltanto sui capitoli di bilancio 2554, 2556 e 8022. Nel frattempo non ha avuto alcun seguito legislativo l'accantonamento complessivo di 210 miliardi di lire previsto in tabella B dalla legge finanziaria per il 1990 per il triennio 1990-92 e successivamente fatto scivolare al triennio 1991-93 con la legge finanziaria per il 1991.

A fronte delle molteplici incombenze assegnate dalla legge n. 979 del 1982 all'ispettorato centrale della difesa del mare, si deve registrare l'assoluta carenza di fondi non solo per quanto concerne la spesa in conto capitale, e quindi gli investimenti, ma anche per quanto riguarda la spesa corrente connessa alla gestione di servizi assolutamente irrinunciabili.

A tale riguardo tra questi servizi è stata anche sottolineata la necessità di attivare finalmente la realizzazione dei primi segmenti del sistema automatico di controllo del traffico marittimo da terra, il famoso VTS, la cui urgenza è risultata in tutta la sua drammatica evidenza in occasione del recente sinistro che ha interessato le acque marittime di Livorno, fermo restando in ogni caso che è necessario un adeguato rafforzamento degli stanziamenti di parte corrente inerenti al servizio di supporto, gestione e manutenzione dei mezzi finora acquisiti. Per quanto riguarda questo comparto il rifinanziamento della legge n. 979 del 1982, per una somma complessiva di 1.800 miliardi, anche se non può essere accolto in questa finanziaria per evidenti ragioni di contenimento della spesa, costituisce una necessità da sottoporre all'esame delle autorità monetarie, perchè si tratta di un programma che deve trovare un opportuno riscontro almeno nei prossimi anni, per la specifica importanza della difesa dell'ambiente marino dall'inquinamento e per la sicurezza in mare. Noi ci auguriamo che quindi il Ministero porti avanti un'azione di sensibilizzazione che consentirà, per lo meno nei prossimi anni, di far riprendere a questo settore il suo ritmo abituale, che ha già consentito una serie di interventi assai qualificati.

Per il resto, signor Ministro, certo, le carenze contenute in questa impostazione sono parecchie, anche perchè tutti i settori vitali di questo comparto hanno risentito di un taglio che a volte non ha guardato al merito dei problemi, ma è stato generalizzato. Tutto questo però non ci deve far dimenticare lo sforzo importante e costante che abbiamo portato avanti in ordine ai vari settori, e che comunque ha determinato una risposta abbastanza puntuale ai problemi e alle carenze di settori particolari e vitali del comparto marittimo nel nostro paese.

Per queste ragioni noi riteniamo di esprimere un voto di consenso alla legge finanziaria impegnandoci, come ho detto in precedenza, nel seguito del suo *iter* a presentare alcuni emendamenti relativamente alla cantieristica, alla difesa del mare e al ripristino della posta per il cabotaggio, per consentire quegli opportuni aggiustamenti che saranno ritenuti importanti e necessari per dare maggiore convinzione al nostro voto favorevole.

LIBERTINI. Onorevole Ministro, vorrei riassumere brevemente due motivi di fondo per i quali noi voteremo contro questa tabella. Il primo riguarda l'impianto generale della legge finanziaria, la natura dell'operazione che si compie con essa, che passa anche per il bilancio del suo Ministero. In sostanza, il Governo affronta una crisi finanziaria dello Stato estremamente pesante e drammatica lasciando immutata la perversa struttura delle entrate e delle uscite, quindi operando per ridurre il disavanzo essenzialmente nell'attacco allo stato sociale e nella riduzione o nel contenimento dei servizi necessari al paese, e perdendo

d'occhio la grande questione del rilancio dello sviluppo economico. Lo stato sociale è presente nella finanziaria solo come bersaglio; lo sviluppo economico è totalmente assente, nella fiducia che, se l'insieme dei tagli e dei sacrifici imposti dalla finanziaria sono resi necessari dal fatto che non si vuole mutare la struttura di entrate ed uscite, avviando un rientro dal disavanzo estremamente improbabile, si possa consentire una ripresa dello sviluppo successivamente. Noi invece abbiamo un'idea completamente diversa; noi pensiamo che si possano ricavare le risorse per un rientro del disavanzo da una correzione forte delle entrate e delle uscite ed anche della qualità della spesa, e che si potrebbero in questo quadro abbinare le operazioni di rilancio dei settori economici e dei servizi. Quindi, come lei vede, è una divaricazione fondamentale, di strategie. A questo aggiungiamo che la manovra del Governo è estremamente improbabile, perchè in realtà i 60 mila miliardi che si recuperano per rientrare dal disavanzo sono tratti da entrate occasionali e di difficile realizzazione. Documenterò in altra sede come siano regolarmente falliti tutti i piani di rientro del disavanzo fatti negli ultimi quindici anni, per motivi sostanzialmente analoghi a quelli per cui fallirà anche questo piano.

Vi è poi un altro motivo, che attiene più direttamente al comparto di cui ci stiamo occupando, che ci induce a votare contro questa tabella. Il punto per noi è un punto di fondo: da anni noi sosteniamo la tesi - lo sosteneva il Partito comunista italiano, oggi lo sosteniamo noi - che l'Italia ha un ritardo prima di tutto culturale e poi economico nel non aver compreso che l'economia marittima è un sistema globale, che a sua volta è un sottosistema del sistema dei trasporti. Tutto questo lo si vede anche negli impianti ministeriali; noi, ad esempio, saremmo favorevoli ad un Ministero dei trasporti liberato dalle gestioni (che siano autonomizzate sotto il controllo del Ministero), che abbia una visione dell'economia marittima globale correlata alle altre direzioni. Oggi i porti non sono empori o punti d'arrivo ma ognuno di essi rappresenta l'anello di una catena di montaggio invisibile che va dal luogo di origine a quello di destinazione delle merci, una catena che ricomprende oltre ai porti le flotte, l'entroterra, le infrastrutture, i treni, i collegamenti viari, i centri intermodali eccetera. Quello che conta per attirare i traffici è la convenienza complessiva di questo percorso e, in riferimento ai porti, la vicinanza ai grandi mercati. Purtroppo noi siamo lontani dal grande mercato europeo e non abbiamo lo stesso concetto di economia marittima che si è sviluppato nell'Europa del Nord. Il Ministero della marina mercantile è poco più che il Ministero delle sovvenzioni agli armatori. Al di là della volontà del Ministro, è un istituto destinato a sovvenzionare gli armatori privati, a tenere in vita i cantieri, senza una strategia ed in ossequio ad una politica assistenziale. A ciò si aggiungono le opere pubbliche che sono in parte di competenza delle Regioni le quali però procedono a rilento al di fuori di una programmazione.

Il rapporto con il sistema ferroviario è spesso oscuro; basti pensare a quanto è successo in riferimento alla linea ferroviaria «Pontremolese» e ai porti di Livorno e di La Spezia, per non parlare del porto di Genova, uno dei grandi porti europei, sostanzialmente sganciato dal sistema ferroviario perchè la mafia degli autotrasportatori fa blocco in difesa di

altri interessi. Il tutto con una dispersione di fondi di cui sono esempio alcuni recenti fatti clamorosi, come quello del porto di Sibari costruito una prima volta, successivamente distrutto e poi ricostruito o come il porto di Gioia Tauro o quello industriale di Cagliari.

Capisco, signor Ministro, che lei è costretto a galleggiare in un mare impervio e quindi ho difficoltà a criticare i suoi atti. L'unica critica di fondo che posso muoverle è quella di aver accettato la carica di Ministro della marina mercantile. Penso che ogni cittadino dovrebbe rifiutare una simile carica e dovrebbe porsi invece il problema di che cosa rappresenta questa istituzione.

L'operazione che intendiamo compiere in sede di Commissione bilancio è quella di verificare nello specifico il significato ed il valore delle singole voci, senza fermarsi ad esaminare e valutare le grandi poste. Certamente vi sono delle priorità per cui si può decidere di spendere di più in un settore e meno in un altro, ma il vero problema della spesa pubblica si annida all'interno dei capitoli di bilancio. Non ci attergeremo a Governo ombra; ci poniamo in posizione alternativa e porteremo avanti anche azioni provocatorie. Non vogliamo cioè compiere l'operazione velleitaria di tentare, attraverso gli emendamenti, di costruire una finanziaria alternativa. Come si fa a far quadrare le tessere del mosaico? Il presidente Andreatta tirerebbe le somme che emergono dagli emendamenti e dimostrerebbe come attraverso quella strada si arrivi ad una cifra sbalorditiva. Invece quelle somme non vanno sommate. La manovra alternativa la presenteremo attraverso la relazione di minoranza che sarà particolarmente ampia e documentata, dopo di che gli emendamenti rappresenteranno dei segnali e non un ragionamento perchè fare un ragionamento attraverso degli emendamenti è dimostrazione di cretinismo parlamentare. In un paese serio in cui la stampa fosse in grado di adempiere alla propria funzione, mi basterebbe che venissero votate la relazione di maggioranza e quella di minoranza. Purtroppo sono costretto a presentare emendamenti perchè se mi limitassi a presentare anche la più luminosa relazione di minoranza semplicemente parlerei ai muri. La relazione di minoranza la considero un documento storico, dopo di che presento duemila emendamenti così si è obbligati a parlare delle mie proposte. Non nascondo quindi il carattere strumentale ed emblematico degli emendamenti e degli ordini del giorno da noi presentati; vogliamo compiere una grande provocazione per tentare di obbligare il Parlamento a discutere sui grandi nodi.

PATRIARCA. Attraverso la presentazione di emendamenti si è spesso attivato un processo dialettico con le opposizioni che ha consentito abbondantemente di correggere alcuni disegni di legge.

LIBERTINI. Sono convinto che l'opposizione abbia sempre una funzione correttiva, ma come comunista ritengo che sia nostro compito realizzare un'operazione minimalista di recupero del ruolo dell'opposizione nei paesi di democrazia occidentale. Bisogna passare dall'opposizione degli emendamenti all'opposizione di strategia.

Con i nostri emendamenti ed ordini del giorno vogliamo esprimere la nostra volontà di dare una dimensione diversa alla politica marit-



tima. Sono stato anche amministratore alla regione Piemonte dopo essere stato all'opposizione e ricordo che nella mia esperienza di governo non ho incontrato dati diversi da quelli che indicavo da oppositore.

Occorre saper leggere le cifre; non posso insegnare al Governo come gestire ma posso criticare la sua gestione. Se poi si vuol sapere come l'opposizione vorrebbe gestire, questa deve passare al Governo; l'idea di una gestione dall'esterno è confusionaria. Siamo costretti alla tecnica degli emendamenti dall'oscurantismo che esiste nel paese per cui i lavori parlamentari sono circondati dal segreto militare; anzi il vero segreto militare non è tenuto così bene come quello sui lavori parlamentari. Ormai siamo giunti ad un tale abbassamento della cultura politica che conta di più il colore della cravatta di De Mita o la canottiera di qualche altro *leader* politico che le idee e le proposte politiche. I giudizi sono dati sempre in modo sommario e la politica è motivo soltanto di scandalismo. È per questo che, anche se preferirei tenerlo basso, sono costretto ad alzare il tono pur sapendo che l'altezza del tono non è detto che sia proporzionale ai contenuti. Quelli che noi portiamo avanti sono realmente obiettivi di strategia perchè siamo stanchi di una politica che non è dell'economia marittima ma di un Ministero che ha funzioni ridotte.

ULIANICH. Il collega Libertini è riuscito a tracciare in pochi minuti le linee di una metodologia dell'opposizione che potrebbe essere racchiusa in un manuale pratico del come far politica stando all'opposizione. Io, che non riesco ad avere le idee così chiare sulla strategia, dovrò attestarmi necessariamente sul margine tattico dell'impresa. In ogni caso mi fa sempre piacere sentir Libertini.

Per tornare al nostro tema, vorrei dire che il Ministero della marina mercantile non deve esser considerato un Ministero di seconda serie. Anzi, direi, nelle prospettive del mondo contemporaneo e nelle esigenze che con esso si affacciano, vorrei ritenerlo un Ministero emergente. Quindi, il ministro Facchiano ha avuto il merito, in successione di tempi, di occupare due poltrone di Ministeri che, a mio avviso, dovrebbero avere, nel contesto della nostra vita nazionale, un valore che ad essi non è assolutamente riconosciuto. E ciò sta a testimoniare l'ignoranza culturale, voluta o meno, della nostra classe dirigente, e in particolare della classe politica al Governo. Perchè? Basta leggere i bilanci del Ministero per i beni culturali e ambientali e della marina mercantile. D'altra parte, quando io penso alla Marina mercantile non immagino unicamente delle navi, dei cantieri, delle capitanerie di porto; penso in primo luogo al bene enorme e grandioso rappresentato dal mare, soprattutto in un paese come il nostro. E se tengo conto di quanto ha detto il relatore, che a fronte di una previsione globale di 4.946 miliardi ne vengono stanziati appena 1.530, una cifra quindi ridotta ad un terzo del fabbisogno minimo richiesto, devo necessariamente concludere già in questa fase, che questo Ministero è assolutamente sottovalutato nel suo rilievo nazionale, e non solo nazionale. E ciò perchè il mare non è soltanto un bene nazionale, anche se circonda le coste del nostro paese, ma è un bene per l'umanità. Non capisco per quale motivo ci interessiamo molto alle foreste dell'Amazzonia, che si

trovano in un altro continente, e non diamo uguale risalto a un bene come il mare, che ci è immediatamente vicino. Qui ci troviamo di fronte a due pesi e due misure, a categorie inspiegabilmente diverse.

Vorrei aggiungere ancora, oltre ai dati che emergono dalla relazione molto attenta e intelligente del relatore, che viene da chiedermi perchè mai la Corte dei conti lavori così tanto. Ogni anno ci sforna un grosso volume di osservazioni sulle spese dei singoli dicasteri e regolarmente anno dopo anno si ripetono esattamente gli stessi errori che dalla Corte dei conti vengono denunciati. Signor Presidente e Ministro, sarebbe opportuno allora che noi consigliassimo alla Corte dei conti di inviare la sua relazione alle biblioteche nazionali della nostra Repubblica a futura memoria. È facile rilevare le inadempienze, le discrasie tra i bilanci e le indicazioni critiche che vengono avanzate dalla Corte dei conti. Io vorrei denunciare all'opinione pubblica che le relazioni della Corte dei conti sono totalmente disattese e non hanno alcun valore politico. Senza aggiungere elementi troppo precisi, vorrei qui ricordare che la Corte dei conti sottolinea la mancata approvazione del piano generale di difesa del mare e delle coste dagli inquinamenti, la cui assenza ha condizionato e continua a condizionare la realizzazione organica e completa di tutti gli interventi di spettanza del Ministero della marina mercantile e delle amministrazioni interessate. Semplicemente evidenzio questo aspetto, che ha tutta una serie di risvolti che mi dispenso dall'illustrare.

Vorrei soltanto in rapporto alla difesa del mare, sulla base di alcuni capitoli dimostrare e al Presidente, e al Ministro - pur incolpevole -, e alla Commissione, l'inconsistenza degli stanziamenti destinati alla ricerca scientifica. È davvero grave che la ricerca scientifica in ordine a questo bene rappresentato dal mare si trovi ai livelli che cercherò di denunciare senza commenti. Il capitolo 1103 dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile reca «Spese per le statistiche». Sappiamo che oggi la scienza statistica riveste un ruolo di indubbio significato: ed allora, qual è la cifra stanziata? Cinque milioni! Come previsioni assestate per l'anno finanziario 1991 la cifra era di 11.509.000 e si propone una variazione di meno 6.509.000. Residua una somma che non c'è bisogno di lasciare all'immaginazione di alcuno per poterla giudicare.

Il capitolo 1104 «Spese per l'attuazione di corsi di preparazione, formazione, aggiornamento e perfezionamento del personale. Partecipazione alle spese per corsi indetti da enti, istituti ed amministrazioni varie» presenta una previsione assestate per l'anno finanziario 1991 di 15.774.000 lire ed una previsione risultante per l'anno finanziario 1992 di 10.000.000 di lire.

Il capitolo 1105 «Spese per l'organizzazione e la partecipazione a convegni, congressi, mostre ed altre manifestazioni, e per pubblicazioni e filmati illustranti l'attività degli organi dell'amministrazione della marina mercantile» presenta una previsione risultante per l'anno finanziario 1992 di 15.000.000 di lire.

Ricordo queste cifre perchè desidero che vengano verbalizzate. Tale è lo sconcio che potrebbe suonare incredibile agli orecchi dei cittadini.

Il capitolo 1553 «Spese per la concessione delle medaglie d'onore per lunga navigazione» reca una previsione secondo la legge di bilancio per l'anno finanziario 1991 di 90.000.000 ed una previsione assestata per l'anno finanziario 1991 di 173.533.000. Ebbene, la previsione risultante per l'anno finanziario 1992 è di 200.000.000. Questa è la cifra che spendiamo per le medaglie mentre spendiamo 5.000.000 per le ricerche statistiche. Non aggiungo commenti!

Il capitolo 2069 «Acquisto di libri, riviste, giornali ed altre pubblicazioni. Spese per pubblicazioni illustranti l'attività delle capitanerie di porto» reca, come previsione risultante per l'anno finanziario 1992, la cifra di 3 milioni. Vorrei chiedere al Ministro quale pubblicazione, anche una soltanto, possa essere stampata con una simile cifra. Capisco che il nostro è un paese in cui si legge poco, non solo per quanto riguarda i libri ma anche le riviste, ma lo stanziamento in questione è veramente ridicolo.

Il capitolo 2070 «Spese per l'attuazione di corsi di preparazione, perfezionamento, formazione ed aggiornamento degli ufficiali - crociere su navi mercantili» reca invece una previsione risultante per l'anno finanziario 1992 di 3 miliardi di lire. Anche qui non commento.

Il capitolo 2545 «Acquisto di mezzi e spese per il servizio antinquinamento delle acque marine e delle spiagge, nonché acquisto delle relative dotazioni e degli altri occorrenti prodotti» reca, come previsione risultante per l'anno finanziario 1992, 300 milioni di lire, vale a dire soltanto 100 milioni in più rispetto a quanto spendiamo per le medaglie.

Il capitolo 2554 «Spese per il servizio di protezione dell'ambiente marino, di vigilanza costiera e di intervento per la prevenzione e il controllo degli inquinamenti del mare, ivi comprese le spese di cui all'articolo 3 - commi 3, 4, 7 e 8 - della legge 31 dicembre 1982, n. 979, nonché per la manutenzione dei mezzi terrestri, navali e aerei assegnati, alla difesa del mare» reca una previsione risultante per l'anno 1992 pari a 25 miliardi; è la voce di maggior rilevanza dell'intero bilancio del Ministero della marina mercantile.

Il capitolo 2556 «Spese per l'istituzione, la vigilanza e la gestione delle riserve marine e per la loro promozione» reca una previsione per il 1992 di 12 miliardi di lire. Mi chiedo se questa cifra sia sufficiente per far funzionare quelle riserve marine che sono state istituite.

Vi è poi una questione ancora più grave. Il capitolo 7803 «Spese per l'adozione di un sistema VTS (Vessel Traffic Service) per la sicurezza della navigazione e l'assistenza al traffico marittimo nello Stretto di Messina» reca una previsione assestata per l'anno finanziario 1991 di 20 miliardi a fronte di una previsione secondo la legge di bilancio per il medesimo esercizio finanziario di 23 miliardi. La previsione risultante in base alla variazione che si propone è di 3 miliardi per il 1992. A ciò si aggiunga la volontà di non fare ricerca come è dimostrato dal capitolo 8558 «Contributi per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima» che vede una riduzione da 13 a 7 miliardi di lire.

Signor Ministro, come vede la situazione è veramente deprimente. La Corte dei conti, nella relazione sul bilancio del 1991, parlava di un 20 per cento dello stanziamento complessivo assegnato al secondo

piano della pesca, corrispondente a 24 miliardi per il triennio 1991-1993. Con la decurtazione operata al capitolo 8555, questa cifra non potrà essere assolutamente spesa. La mia vuole essere una denuncia, su un piano effettuale di una politica che non è di promozione del mare, inteso come bene, ma è un depotenziamento di questa realtà così preziosa.

Concludo. Per quanto riguarda il secondo registro delle bandiere ombra, auspico che non si giunga a collocare nell'ombra la trasparenza.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle tabelle 17 e 17-bis e sulle parti del disegno di legge n. 3003 ad esse connesse.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Devo ringraziare i colleghi intervenuti nel dibattito perchè grazie a loro si è arricchita la relazione che ho presentato in termini stringati, ma cercando di affrontare gli aspetti che sono all'attenzione della politica marittima, anche con riferimento a quelli più vasti del sistema dei trasporti. Quindi, il dibattito mi esime dal riprendere questi aspetti e mi conforta nel constatare che quanto di critico avevo inserito è stato confrontato dagli stessi interventi, in un dibattito che ritengo molto costruttivo e che tende a dare indicazioni (che mi auguro il Governo voglia assumere) per la riforma del Ministero e per l'inserimento del Ministero stesso in un sistema di collegamenti, e possibilmente di nuova organizzazione, dei Ministeri che si occupano di trasporti, che dovrebbe far conseguire un salto di qualità a cui sempre ho fatto riferimento.

Ma non è soltanto, come è emerso dal dibattito, il problema del trasporto che interessa questo Ministero; ci sono altri aspetti, alcuni messi molto bene in evidenza, circa la difesa del mare, quindi in relazione ad una politica ambientale diversa rispetto al passato. Si è rilevato l'invecchiamento di alcune leggi che andrebbero rinnovate, come quella sulla difesa del mare; ci sono altri aspetti significativi sulla pesca marittima, che il senatore Gambino ha voluto sottoporre alla nostra attenzione. C'è soprattutto di grande attualità l'aspetto relativo alla sicurezza in mare, di fronte a tanti problemi, tante esigenze, e a richieste che vengono da un mondo sempre più sviluppato: ma noi rispondiamo con una drastica riduzione degli stanziamenti.

Non è, ovviamente, una responsabilità del Ministero in questione, perchè in effetti dai dati che ho ricavato risulta che le richieste complessive del Ministero erano di 4.946,5 miliardi; meno di un terzo è stato riconosciuto dal disegno di legge finanziaria. Mi rendo conto che le esigenze sono moltissime, che la manovra impone dei tagli, però, come è stato rilevato ancora una volta quest'anno in questa Commissione, noi come paese, come Governo, come Parlamento dobbiamo decidere quale ruolo dare a questo Ministero che non è, almeno nelle intenzioni, nè di seconda nè di terza categoria, ma dovrebbe essere portato alle funzioni che gli competono, cioè quelle di un Ministero strategico in un paese che è immerso nel mare e che dall'economia marittima ha tratto e trae una ragione del proprio sviluppo economico.

Ho poi citato alcuni dati relativi ai traffici che avvengono per mare e quindi a quella necessaria integrazione con ciò che accade nella

terraferma; relativi alla necessità di dare spazio maggiore ad una politica del trasporto che è alla base dell'economia di un paese moderno.

Abbiamo fatto anche un riferimento, signor Ministro, ad una riforma che non costa; abbiamo parlato di spese non congrue e sono state denunciate anche delle poste per spese improduttive. Da molto tempo vi è all'ordine del giorno del Senato un provvedimento, il disegno di legge n. 1428, che dovrebbe disciplinare finalmente la materia relativa ad un comparto economico di grande rilievo che è assolutamente non regolamentato. Mi riferisco alla portualità turistica. Le confesso che in questi giorni volutamente ho disertato l'inaugurazione del Salone di Genova perchè come parlamentare mi sento in difficoltà ogni anno ad ascoltare le relazioni di ministri che assicurano che il comparto verrà regolamentato e così via. Per questo sollecito il Governo ad una ripresa d'iniziativa in questo senso.

Mi fermo qui, con la raccomandazione a dare un voto favorevole a questa tabella, per le argomentazioni e le esigenze che ho cercato di evidenziare; mi auguro che nella impostazione delle leggi finanziarie degli anni a venire ci sia un'inversione di tendenza che possa dare a questo Ministero il rilievo che anche dal punto di vista dei finanziamenti merita nello sviluppo del paese.

FACCHIANO, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, onorevoli senatori, desidero veramente ringraziare innanzitutto il relatore anche per le conclusioni a cui è pervenuto, e con lui i senatori che sono intervenuti. Mi si consenta di rivolgere un saluto particolare al senatore Libertini che rivedo e sento con molto piacere, dopo esserci incontrati per tanti anni in altri dibattiti, per la verità con prospettive ancora più incerte di quelle che oggi abbiamo.

Brevemente, su questo dibattito, io non voglio ripetere quello che è già stato qui egregiamente sottolineato e detto da autorevoli parlamentari, cioè che la tabella relativa alla Marina mercantile risente dell'impostazione generale della legge finanziaria e del bilancio e non può sottrarsi alla legge ferrea dei «tagli». Se questi vengono valutati attentamente, rispetto alle poste che c'erano nel 1991, si constata che è il solo bilancio che ha avuto una decurtazione inferiore rispetto agli altri, anzi ha avuto anche un aumento nella tabella A e nella tabella C - sembra strano - rispetto alla legge finanziaria e al bilancio 1991.

Certamente - ripeto - questa non è una consolazione dato che le esigenze reali sono quelle che ha così ben evidenziato il relatore; questa finanziaria dedica al nostro settore circa un terzo di quanto sarebbe necessario per soddisfare le nostre esigenze vitali. Devo difendere il provvedimento perchè convinto della manovra finanziaria, perchè legato alla solidarietà di Governo e quindi devo dire no a quegli emendamenti che sono stati annunciati come migliorativi o additivi rispetto al documento per il momento presentato dal Governo. Ho usato l'espressione «per il momento» perchè certamente al termine della discussione su questa finanziaria il Governo si farà carico anche alla luce del dibattito parlamentare, di operare aggiustamenti che non potranno non toccare anche le poste del Ministero della marina mercantile.

Non potendo ripercorrere in pochi minuti l'intero cammino effettuato da tutti gli intervenuti che hanno analizzato la tabella capitolo per capitolo, mi limiterò ad illustrare alcune problematiche, a partire da quella della pesca. Vorrei rispondere all'onorevole Gambino, a proposito dei 40 miliardi in tabella A, ribadendo l'impegno, che già avevo assunto quattro mesi fa, di finanziare due provvedimenti che ho già sottoposto, con esito positivo, al vaglio degli altri Ministri interessati e che mi accingo a sottoporre all'attenzione del Consiglio dei ministri nella sua prossima riunione. Mi riferisco al provvedimento sul fermo biologico, operazione che nel 1991 non è stata effettuata e che è estremamente importante perchè consente il ripopolamento ittico, ed a quello lungamente atteso sul fondo di solidarietà, che costituisce una rivoluzionaria innovazione, da me fermamente voluta. Mi auguro che successivamente il Parlamento faccia subito quello che, a mio avviso, deve fare, cioè approvare definitivamente questi due provvedimenti estremamente utili per i nostri pescatori e per l'intero settore in crisi.

Sono d'accordo con il senatore Patriarca quando lamenta che alcuni provvedimenti, che un ramo del Parlamento potrebbe esaminare subito, vengono invece assegnati in prima lettura all'altro ramo, magari in quel momento più oberato di lavoro. Tuttavia, più che segnalare il fatto alle Presidenze delle due Camere e ai Presidenti delle due Commissioni che trattano le materie di mia competenza, non posso fare.

PATRIARCA. Il Ministro per i rapporti con il Parlamento tra i suoi compiti ha anche quello di graduare il lavoro delle Commissioni aventi analoghe competenze nelle due Camere. Molti provvedimenti che riguardano questa Commissione, invece, sono fermi presso l'altro ramo del Parlamento.

FACCHIANO, *ministro della marina mercantile*. In questo momento bisognava considerare anche i tempi di esame del disegno di legge finanziaria, e quindi la decisione non riguardava soltanto il Ministro per i rapporti con il Parlamento; sono stati effettuati dei calcoli e in base ad essi è stato redatto il calendario che conoscete.

Vi è poi un provvedimento molto importante più volte sollecitato negli interventi dei senatori che è all'attenzione del Senato e che viene definito «riforma del Ministero della marina mercantile»; molto più modestamente io lo definirei «potenziamento degli organici del personale civile del Ministero della marina mercantile». Dopo essere riuscito a far approvare, con il vostro apporto determinante, il provvedimento relativo agli organici del personale militare, mi preme avvertire che senza aumentare il personale civile il Ministero non potrà operare: questa la dura realtà! Ormai si tratta di poche centinaia di unità che lavorano presso la struttura centrale e che non bastano più neanche per leggere la copiosa posta in arrivo. Approfitto quindi di questa occasione per rivolgere un appello al Parlamento affinché questo provvedimento vada subito in porto. Mi rendo conto che il potenziamento da me auspicato è altra cosa rispetto ad una vera e propria riforma; ma per il momento è indispensabile ottenere questo potenziamento. È vero che non vi è la relativa posta nella finanziaria, ma il problema è di volontà

politica, nel senso di realizzare quanto oggi realisticamente si può fare. La riforma non può essere anteposta al potenziamento che è ormai essenziale, e «vitale» per il Ministero.

Un altro provvedimento importantissimo è quello sulla portualità. Sembra che presso l'altro ramo del Parlamento sia stata raggiunta un'intesa; mi auguro che i colleghi deputati vogliano rapidamente giungere all'approvazione di questo essenziale provvedimento. Ciò, anche per evitare di pregiudicare irrimediabilmente, a causa della sentenza della Corte europea che arriverà a giorni, il soddisfacimento di alcune giustissime istanze sociali ed umane dei lavoratori portuali.

In questo stesso ambito vi è anche il provvedimento relativo ai porti turistici che era stato accantonato e che ho voluto invece riprendere. Sono a disposizione del Parlamento qualora intendesse - mi permetto di sollecitarlo in tale direzione - affrontare l'esame di questo provvedimento. Alcune sue linee forse non sono più attuali rispetto al dibattito che nel frattempo si è sviluppato, ma ritengo che si possa comunque andare avanti trattandosi di una normativa da tempo attesa.

Vi è poi il provvedimento sulla cantieristica, anch'esso all'esame della Camera dei deputati. Per quanto riguarda la sicurezza, da tempo ho insediato una Commissione che lavora e concluderà i suoi lavori per la fine di quest'anno. Essa dovrà fornire al Ministro una serie di indicazioni di carattere operativo, amministrativo e legislativo. Noi abbiamo dei porti a rischio così come può esserlo la navigazione. Questa è una dichiarazione che faccio responsabilmente. Tuttavia si tratta di un problema che non può affrontare da solo il Ministro della marina mercantile, tra l'altro in carica da sei mesi, ma che va affrontato con risorse e con impegno parlamentare adeguati all'importanza del tema. Già per quanto riguarda il mare Adriatico, abbiamo predisposto un progetto che prevede corsie particolari per le petroliere, e ne ho già parlato con i colleghi degli altri paesi rivieraschi che si affacciano sul Mediterraneo al fine di regolamentare in tutta l'area il traffico che ormai è molto pericoloso. La soluzione del problema dipende quindi anche da altri paesi, ma noi intanto possiamo adottare misure importanti, la prima delle quali riguarda i servizi antincendio nei porti e alcune corsie. Molti porti italiani non hanno un servizio adeguato alla loro importanza, anche in funzione dell'aumento del traffico che in essi si è registrato.

Per quanto riguarda l'inquinamento e la difesa del mare, dopo le tragedie ed i lutti che si sono avuti negli ultimi tempi, gli stanziamenti previsti nel disegno di legge finanziaria appaiono assolutamente irrisori. In sede di aggiustamento alla fine del dibattito parlamentare insisterò affinché si possa arrivare a degli accantonamenti diversi da quelli attuali che non consentono di fare nulla.

Per quanto riguarda il progetto VTS, mentre ho provveduto ad avviare la parte già finanziata, sottolineo che per il resto del progetto occorre uno stanziamento di 330 miliardi di lire. Si tratta di un presidio indispensabile e confido che anche la posta ad esso relativa venga rivista al termine di questo dibattito parlamentare. Senza questo sistema indispensabile, infatti, ogni iniziativa nel campo della sicurezza diventa vana.

Per quanto riguarda il provvedimento sul cabotaggio, esso finora è andato di pari passo con quello sulla portualità, da parte della competente Commissione della Camera dei deputati. Si era giunti al punto di dover decidere se proseguire in un esame parallelo dei due disegni di legge o se unificarli in uno stesso provvedimento. Ora viene a mancare la copertura finanziaria e mi auguro che, in sede di quell'aggiustamento del disegno di legge finanziaria che il Governo dovrà necessariamente effettuare al termine del dibattito parlamentare, si possa tener conto anche di questa fondamentale esigenza.

Avverto la frustrazione che mi deriva dal dover constatare il profondo divario tra esigenze essenziali e risorse disponibili: per cui sono costretto a fare questo discorso al Senato; ma tant'è, questa è la dura realtà! Abbiamo il problema del contenimento del disavanzo e di far quadrare i conti pubblici, pertanto il Ministro della marina mercantile non può che prendere atto di quanto il Governo ha collegialmente deciso nell'ambito di una manovra che egli stesso ha condiviso.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno. Il senatore Libertini ha presentato il seguente ordine del giorno:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando la necessità di realizzare i sistemi portuali, superando vieti localismi;

impegna il Governo

a definire, entro il 31 dicembre 1992:

a) i porti che in ciascun sistema portuale hanno un ruolo preminente;

b) le integrazioni tra i vari porti del sistema;

c) le funzioni dei sistemi portuali, anche con il criterio di evitare un sovraccarico burocratico.

(0/2944/1/8 Tab. 17)

LIBERTINI

LIBERTINI. Ho già illustrato il presente ordine del giorno nel mio intervento.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Sono contrario a questo ordine del giorno, ma non tanto sulla sostanza, quanto perchè è in discussione presso la Camera dei deputati un disegno di legge in materia.

FACCHIANO, *ministro della marina mercantile*. Mi associo alle considerazioni del relatore.

PRESIDENTE. Senatore Libertini, insiste per la votazione dell'ordine del giorno?

LIBERTINI. Sì, signor Presidente.



POLLICE. Voterò a favore di questo ordine del giorno.

ULIANICH. Esprimo voto favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/1/8 Tab. 17.

**Non è approvato.**

Segue un ordine del giorno del senatore Libertini. Ne do lettura:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando la necessità di attivare il cabotaggio marittimo sul Tirreno e sull'Adriatico per alleggerire il transito delle merci fra il Nord e il Sud della penisola,

impegna il Governo

a presentare al Parlamento, entro il 31 marzo 1992, un progetto organico a tal fine.

(0/2944/2/8 Tab. 17)

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Parere contrario, per le medesime considerazioni svolte sull'ordine del giorno precedente.

FACCHIANO, *ministro della marina mercantile*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Senatore Libertini insiste per la votazione dell'ordine del giorno?

LIBERTINI. Sì, signor Presidente.

POLLICE. Annuncio voto favorevole.

ULIANICH. Dichiaro la mia astensione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/2/8 Tab. 17.

**Non è approvato.**

Segue un altro ordine del giorno del senatore Libertini. Ne do lettura:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando la necessità di un'efficace politica del cabotaggio marittimo, nel quadro dell'intermodalità,

impegna il Governo

ad adoperare perchè sia costituita, nell'ambito di un progetto di cabotaggio, una società, alla quale partecipino in parti uguali l'Ente ferrovie dello Stato e la Finmare, volta ad incentivare il trasporto passeggeri e merci via mare.

(0/2944/3/8 Tab. 17)

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Ritengo che questo ordine del giorno potrebbe essere accolto come raccomandazione, in quanto questo argomento rientra nel novero della politica generale del cabotaggio e tenendo conto che è in discussione un disegno di legge in materia presso l'altro ramo del Parlamento.

FACCHIANO, *ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, posso accogliere questo ordine del giorno come raccomandazione, perchè già prima delle ferie mi sono fatto carico di questa iniziativa ed ho già contattato la Finmare e provvederò in tempi brevi ad interessare anche l'ente Ferrovie dello Stato. Si tratta di un'iniziativa interessante e spero di avere dei contatti nei prossimi giorni per poter poi arrivare ad una conclusione che sia anche in sintonia con il disegno di legge che è di fronte all'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Senatore Libertini, insiste per la votazione dell'ordine del giorno?

LIBERTINI. Sì, signor Presidente.

PINNA. Voterò a favore di questo ordine del giorno intendendosi però, come mi pare di capire dall'ultima parte, che si tratta di incentivare il trasporto passeggeri e merci via mare. Faccio questa precisazione perchè in qualche circostanza è corsa voce dell'intenzione di sopprimere il collegamento da Golfo Aranci a Civitavecchia da parte delle Ferrovie dello Stato. Noi siamo invece per una razionalizzazione di quel collegamento, che effettivamente attualmente comporta delle grosse perdite per le Ferrovie dello Stato, mantenendo il servizio nel senso che l'integrazione tra Finmare e FS deve servire a mettere a disposizione le competenze della Finmare rispetto alle Ferrovie dello Stato.

PATRIARCA. Sono favorevole all'accoglimento di questo ordine del giorno come raccomandazione, come ha sottolineato il relatore, per l'importanza che deve assumere il cabotaggio nella politica del trasporto marittimo. Indubbiamente questa è un'indicazione di massima che è stata fornita al Governo e mi pare che il Governo già si stia muovendo su questa linea. Per questo ritengo opportuno che il Parlamento confermi questa sua volontà di costituire una società mista tra il

Ministero, la Finmare e le Ferrovie per poter procedere al cabotaggio e in modo particolare al raccordo tra le isole e il continente.

LIBERTINI. Signor Presidente, assicuro il collega Pinna che l'ordine del giorno (0/2944/3/8 Tab. 17) ha esattamente il senso da lui indicato ed è volto allo sviluppo dei sistemi dei trasporti e non certo a soppressioni di linee.

Ringrazio il relatore Mariotti ed il Ministro per l'apprezzamento espresso e tuttavia insisto per la votazione.

ULIANICH. Dichiaro il mio voto favorevole all'ordine del giorno in discussione e colgo l'occasione per motivare l'astensione da me espressa sull'ordine del giorno precedente (0/2944/2/8 Tab. 17). Considerata la scadenza della legislatura, infatti, l'impegno richiesto al Governo di presentare al Parlamento, entro il 31 marzo 1992, un progetto organico, a me pare un *mot d'esprit*.

POLLICE. Dichiaro il mio voto favorevole all'ordine del giorno in discussione.

PATRIARCA. Signor Presidente, poichè l'ordine del giorno attiene al merito del provvedimento che sulla materia sta per essere approvato dalla Camera dei deputati, in analogia a quanto abbiamo fatto fino ad ora dovremmo esprimere un voto contrario.

Siamo favorevoli all'obiettivo sotteso dall'ordine del giorno e quindi avremmo preferito un suo accoglimento da parte del Governo come raccomandazione. Tuttavia, poichè il presentatore insiste per la votazione, a nome della mia parte politica dichiaro un voto di astensione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/3/8 Tab. 17, presentato dal senatore Libertini.

**Non è approvato.**

Segue un altro ordine del giorno del senatore Libertini:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerata la tendenza alla privatizzazione dei porti attraverso la spartizione delle attrezzature tra alcuni gruppi finanziari e la necessità del carattere aperto e competitivo dei sistemi portuali,

impegna il Governo

ad operare perchè, evitando quella spartizione, sia mantenuto ai porti il necessario carattere pubblico e aperto».

(0/2944/4/8 Tab. 17)

LIBERTINI

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, mi rifaccio a quanto dichiarato in sede di parere sull'ordine del giorno n. 3.

FACCHIANO, *ministro della marina mercantile*. Anche il Governo si rifà a quanto precedentemente sostenuto.

LIBERTINI. Signor Presidente, faccio notare, a chi si è richiamato al provvedimento attualmente all'esame della Camera dei deputati sulla materia, che in realtà è già intervenuta una serie di provvedimenti amministrativi che vanno in direzione opposta a quella auspicata dall'ordine del giorno. Quest'ultimo tende a bloccare altri analoghi ed eventuali provvedimenti amministrativi. So che il ministro Facchiano non è il ministro Prandini ma preferisco prendere le mie cautele. Pertanto insisto per la votazione.

FACCHIANO, *ministro della marina mercantile*. Ringrazio per la puntualizzazione e ricordo che mi sono sempre astenuto dal prendere provvedimenti amministrativi in pendenza di una procedura legislativa. Non posso accettare l'ordine del giorno come raccomandazione perchè mi sembrerebbe scorretto nei confronti dell'altro ramo del Parlamento accettare un impegno la cui possibilità di essere onorato non dipende dalla mia volontà.

PATRIARCA. Signor Presidente, ribadisco quanto già affermato in sede di dichiarazione di voto sull'ordine del giorno n. 3 e quindi dichiaro anche in questo caso la nostra astensione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/4/8 Tab. 17, presentato dal senatore Libertini.

**Non è approvato.**

Segue un quinto ordine del giorno del senatore Libertini:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando i risultati negativi dell'azione del Governo che, invece di sollecitare lo sviluppo delle compagnie portuali verso il modello di impresa, ha agito per svuotarne e azzerarne la funzione,

impegna il Governo

ad operare perchè alle compagnie portuali, riorganizzate come impresa, sia affidata la gestione del ciclo del lavoro portuale».

(0/2944/5/8 Tab. 17)

LIBERTINI

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Anche per quanto riguarda questo ordine del giorno, mi rifaccio a quanto affermato sull'ordine del giorno n. 3.

FACCHIANO, *ministro della marina mercantile*. Lo stesso vale per il Governo.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PATRIARCA. Dichiaro il voto di astensione della mia parte politica per gli stessi motivi addotti in occasione della votazione dell'ordine del giorno n. 3.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/5/8 Tab. 17.

**Non è approvato.**

L'esame degli ordini del giorno è così esaurito.

Passiamo ora all'esame degli emendamenti.

I senatori Crocetta e Libertini hanno presentato i seguenti emendamenti:

*Al capitolo 1081 (Acquisto di riviste...), ridurre le previsioni di competenza da lire 154.000.000 a lire 54.000.000 (- 100.000.000) e le previsioni di cassa da lire 154.000.000 a lire 54.000.000 (- 100.000.000).*

18.Tab.17.1

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1099 (Manutenzione... di locali e dei relativi impianti), ridurre le previsioni di competenza da lire 2.500.000.000 a lire 1.000.000.000 (- 1.500.000.000) e le previsioni di cassa da lire 2.500.000.000 a lire 1.000.000.000 (-1.500.000.000).*

18.Tab.17.2

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 2572 (Contributo all'ente autonomo del porto di Trieste), aumentare le previsioni di competenza da lire 4.600.000.000 a lire 5.000.000.000 (+ 400.000.000) e le previsioni di cassa da lire 4.600.000.000 a lire 5.000.000.000 (+ 400.000.000).*

*Conseguentemente, al capitolo 3061 (Sovvenzioni... per ripianamento degli oneri... alle società assuntrici di servizi marittimi...), ridurre le previsioni di competenza da lire 400.000.000.000 a lire 399.600.000.000 (- 400.000.000) e le previsioni di cassa da lire 400.000.000.000 a lire 399.600.000.000 (- 400.000.000).*

18.Tab.17.3

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 2574 (Contributo ordinario al Consorzio autonomo del porto di Napoli), aumentare le previsioni di competenza da lire 6.500.000.000 a lire 7.000.000.000 (+ 500.000.000) e le previsioni di cassa da lire 6.500.000.000 a lire 7.000.000.000 (+ 500.000.000).*

*Conseguentemente, al capitolo 3061 (Sovvenzioni... per ripianamento degli oneri... alle società assuntrici di servizi marittimi...), ridurre le previsioni di competenza da lire 400.000.000.000 a lire*

399.500.000.000 (- 500.000.000) e le previsioni di cassa da lire 400.000.000.000 a lire 399.500.000.000 (- 500.000.000).

18.Tab.17.4

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 2576 (Contributo ordinario all'Ente autonomo del porto di Savona), aumentare le previsioni di competenza da lire 2.000.000.000 a lire 2.200.000.000 (+ 200.000.000) e le previsioni di cassa da lire 2.000.000.000 a lire 2.200.000.000 (+ 200.000.000).*

*Conseguentemente, al capitolo 3061 (Sovvenzioni... per ripianamento degli oneri... alle società assuntrici di servizi marittimi...), ridurre le previsioni di competenza da lire 400.000.000.000 a lire 399.800.000.000 (- 200.000.000) e le previsioni di cassa da lire 400.000.000.000 a lire 399.800.000.000 (- 200.000.000).*

18.Tab.17.5

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 2581 (Contributo ordinario al provveditorato al porto di Venezia), aumentare le previsioni di competenza da lire 3.500.000.000 a lire 3.800.000.000 (+ 300.000.000) e le previsioni di cassa da lire 3.500.000.000 a lire 3.800.000.00 (+ 300.000.000).*

*Conseguentemente, al capitolo 3061 (Sovvenzioni... per ripianamento degli oneri... alle società assuntrici di servizi marittimi...), ridurre le previsioni di competenza da lire 400.000.000.000 a lire 399.700.000.000 (- 300.000.000) e le previsioni di cassa da lire 400.000.000.000 a lire 399.700.000.000 (- 300.000.000).*

18.Tab.17.6

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 2582 (Contributo ordinario all'Ente autonomo del porto di Palermo), aumentare le previsioni di competenza da lire 1.500.000.000 a lire 1.700.000.000 (+ 200.000.000) e le previsioni di cassa da lire 1.500.000.000 a lire 1.700.000.00 (+ 200.000.000).*

*Conseguentemente, al capitolo 3061 (Sovvenzioni... per ripianamento degli oneri... alle società assuntrici di servizi marittimi...), ridurre le previsioni di competenza da lire 400.000.000.000 a lire 399.800.000.000 (- 200.000.000) e le previsioni di cassa da lire 400.000.000.000 a lire 399.800.000.000 (- 200.000.000).*

18.Tab.17.7

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 2583 (Contributo ordinario al consorzio autonomo del porto di Civitavecchia), aumentare le previsioni di competenza da lire 500.000.000 a lire 600.000.000 (+ 100.000.000) e le previsioni di cassa da lire 500.000.000 a lire 600.000.000 (+ 100.000.000).*

*Conseguentemente, al capitolo 3061 (Sovvenzioni... per ripianamento degli oneri... alle società assuntrici di servizi marittimi...), ridurre*

*le previsioni di competenza da lire 400.000.000.000 a lire 399.900.000.000 (- 100.000.000) e le previsioni di cassa da lire 400.000.000.000 a lire 399.900.000.000 (- 100.000.000).*

18.Tab.17.8

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 3061 (Sovvenzioni... per ripianamento degli oneri... alle società assuntrici di servizi marittimi...), ridurre le previsioni di competenza da lire 400.000.000.000 a lire 250.000.000.000 (- 150.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 400.000.000.000 a lire 300.000.000.000 (- 100.000.000.000).*

18.Tab.17.9

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 3063 (Somma da erogare... per i servizi di trasporto merci di linea...), ridurre le previsioni di competenza da lire 77.000.000.000 a lire 47.000.000.000 (- 30.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 80.000.000.000 a lire 50.000.000.000 (- 30.000.000.000).*

18.Tab.17.10

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 3070 (Contributi annui... a società di navigazione per i servizi internazionali di linea...), ridurre le previsioni di competenza da lire 55.000.000.000 a lire 25.000.000.000 (- 30.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 55.000.000.000 a lire 25.000.000.000 (- 30.000.000.000).*

18.Tab.17.11

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7541 (Contributo negli interessi su operazioni di credito navale), ridurre le previsioni di competenza da lire 626.273.000.000 a lire 326.273.000.000 (- 300.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 800.000.000.000 a lire 600.000.000.000 (- 200.000.000.000).*

18.Tab.17.12

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7557 (Contributi a favore delle imprese armatoriali...), ridurre le previsioni di competenza da lire 91.000.000.000 a lire 0 (- 91.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 109.000.000.000 a lire 54.000.000.000 (- 55.000.000.000).*

18.Tab.17.13

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7558 (Contributi alle imprese armatoriali...), ridurre le previsioni di competenza da lire 28.000.000.000 a lire 8.000.000.000 (- 20.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 32.000.000.000 a lire 20.000.000.000 (- 12.000.000.000).*

18.Tab.17.14

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7581 (Spese per... programma quadriennale di potenziamento delle infrastrutture... delle capitanerie di porto), aumentare le previsioni di competenza da lire 60.000.000.000 a lire 100.000.000.000 (+ 40.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 80.000.000.000 a lire 180.000.000.000 (+ 100.000.000.000).*

*Conseguentemente al capitolo 3061 (Sovvenzioni... per ripianamento degli oneri... alle società assuntrici di servizi marittimi...), ridurre le previsioni di competenza da lire 400.000.000.000 a lire 360.000.000.000 (- 40.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 400.000.000.000 a lire 300.000.000.000 (- 100.000.000.000).*

18.Tab.17.15

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7558 (Contributi alle imprese armatoriali...), ridurre le previsioni di competenza da lire 28.000.000.000 a lire 26.000.000.000 (- 2.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 32.000.000.000 a lire 30.000.000.000 (- 2.000.000.000).*

*Conseguentemente al capitolo 7802 (Somma occorrente per l'esecuzione del piano... a tutela della balneabilità nel mare Adriatico...), aumentare le previsioni di competenza da lire 0 a lire 2.000.000.000 (+ 2.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 6.000.000.000 a lire 8.000.000.000 (+ 2.000.000.000).*

18.Tab.17.16

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7558 (Contributi alle imprese armatoriali), ridurre le previsioni di competenza da lire 28.000.000.000 a lire 22.000.000.000 (- 6.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 32.000.000.000 a lire 26.000.000.000 (- 6.000.000.000).*

*Conseguentemente, al capitolo 8022 (Spese per... mezzi nautici... per la prevenzione ed il controllo degli inquinamenti del mare), aumentare le previsioni di competenza da lire 23.000.000.000 a lire 29.000.000.000 (+ 6.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 40.000.000.000 a lire 46.000.000.000 (+ 6.000.000.000).*

18.Tab.17.17

CROCETTA, LIBERTINI

MARIOTTI, *relatore alla Commissione.* Devo riconoscere che alcuni degli emendamenti presentati dai senatori Crocetta e Libertini sembrano fondati e potrebbero esser accolti favorevolmente anche sulla base delle compensazioni da essi previste. Mi riferisco in modo particolare alla riduzione del capitolo 3061 a favore di altri capitoli. Tuttavia, considerato che i tagli sono stati consistenti e che quindi siamo al di sotto delle reali esigenze del Ministero della marina mercantile, mi rimetto al parere del Governo.

FACCHIANO, *ministro della marina mercantile.* Al momento il Governo non può che dire no perchè in sede di aggiustamento defini-



tivo, al termine del dibattito parlamentare, presenterà le sue deduzioni per arrivare ad una diversa distribuzione delle poste di bilancio.

PATRIARCA. Vorrei osservare che taluni emendamenti riducono le sovvenzioni a favore delle società che gestiscono servizi marittimi di linea per i passeggeri.

POLLICE. Voterò a favore di tutti gli emendamenti.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

*(Posti separatamente ai voti, vengono respinti gli emendamenti da 18.Tab.17.1 a 18.Tab.17.17).*

Dichiaro improponibili i seguenti emendamenti, presentati dal senatore Patriarca, che riguardano il disegno di legge finanziaria:

*A pagina 47 dell'atto Senato n. 3003 (disegno di legge finanziaria 1912), Allegato 3 (stanziamenti autorizzati in relazione a disposizioni di legge la cui quantificazione annua è demandata alla legge finanziaria) sostituire nella rubrica: «Ministero della marina mercantile – Legge n. 979 del 1982, disposizioni per la difesa del mare (articolo 7)» la dizione: «capitoli 2554, 2556, 7601, 8022» con la seguente: «capitoli 2554, 2556, 8022, 8023, 8024».*

PATRIARCA

*A pagina 54 sotto la rubrica: «Ministero della marina mercantile – Legge n. 979 del 1982, disposizioni per la difesa del mare», scorporare il capitolo 7601 e portare gli stanziamenti sui capitoli 8022, 8023 e 8024 a 20.000 milioni per far fronte alla revisione prezzi di contratti pregressi. Il capitolo 7601 gestito dall'Ispettorato generale delle Capitanerie di porto non riguarda le specifiche attribuzioni della difesa del mare di cui alla legge n. 979 del 1982.*

PATRIARCA

*A pagina 31 del disegno di legge: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» nella rubrica: Ministero della marina mercantile» la voce:*

	1992	1993	1994
Industria cantieristica ed armatoriale (direttive CEE n. 81/363 e n. 87/167) (limiti di impegno) (atto Camera n. 5901) . . . . .	225.000	325.000	325.000

è così modificata:

	1992	1993	1994
Industria cantieristica ed armatoriale (direttive CEE n. 81/363 e n. 87/167 e n. 90/684, nonché articolo 27 della legge n. 234 del 1989) (limiti di impegno) (atto Camera n. 5901) . . . . .	560.000	660.000	660.000
			PATRIARCA

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, ritengo che il contenuto di tali emendamenti, pur dichiarati improponibili, potrà essere tradotto in osservazioni nell'ambito del rapporto.

PRESIDENTE. Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione sulle tabelle 17 e 17-bis per quanto di competenza.

Propongo che tale incarico sia affidato al relatore alla Commissione.

GAMBINO. Preannuncio a nome dei senatori del Gruppo comunista-PDS la presentazione di un rapporto di minoranza.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto favorevole sulle tabelle 17 e 17-bis, limitatamente a quanto di competenza, e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 3003, resta conferito al senatore Mariotti.

Riprendiamo l'esame della tabella n. 11 e delle parti connesse del disegno di legge finanziaria, con una comunicazione del ministro Vizzini sulla questione degli alloggi di servizio.

VIZZINI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Sulla questione degli alloggi di servizio per i dipendenti a riposo dell'azienda di Stato per i servizi telefonici e del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ho avuto già modo di rispondere presso l'altro ramo del Parlamento a seguito di una interrogazione presentata sulla materia. In quell'occasione precisai che il Ministero aveva adempiuto a tutti gli obblighi previsti dalla legge ma che alcuni casi di collocamento a riposo rappresentano un problema che non è ricompreso nelle disposizioni legislative; mi riferisco al caso di un dipendente a riposo il quale abbia raggiunto il limite dei quarant'anni di servizio ma non ancora il sessantacinquesimo anno di età.

Per quanto riguarda l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, ai titolari di alloggio collocati a riposo a domanda prima del raggiungimento dei quaranta anni di servizio è stata concessa una proroga fino al 31 dicembre 1991. Gli alloggi dovranno essere rilasciati allo scadere di detta data. Questa disposizione crea un problema nei confronti di

situazioni analoghe riguardanti dipendenti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni. Si tratta più o meno dello stesso numero di casi.

Se il Ministro operasse spontaneamente per omogeneizzare le due situazioni, a mio avviso potrebbe essere configurato il reato di interesse privato in atti di ufficio. È vero che queste persone pagano il canone, ma è altrettanto vero che contemporaneamente vi sono richieste per la concessione di questi alloggi da parte di altri dipendenti in attività di servizio. L'ASST ha ritenuto di dover concedere una proroga fino al 31 dicembre 1991 e da oggi fino a quella scadenza non succederà nulla. Se si manifestasse una volontà differente, trattandosi di casi limitati l'unico modo per intervenire sarebbe un provvedimento avente forza di legge per evitare che il Ministro, per andare incontro alle ragioni pur valide di alcuni, si trovi ad operare in contrasto con una legge approvata dal Parlamento. Se si vuole dare una risposta di tipo umanitario da qui al 31 dicembre, occorre trovare una soluzione che eviti che il Ministro, essendoci dei controinteressati, finisca di fronte ad una autorità diversa da quella del Parlamento.

PRESIDENTE. L'argomento in questione torna spesso alla nostra attenzione. Il problema è di fornire un'esatta definizione di alloggio di servizio.

Uno dei mali di cui soffrono le amministrazioni dello Stato è che si fanno dei concorsi che vengono regolarmente vinti da cittadini del Sud i quali, nella quasi generalità dei casi, non trovano un alloggio di servizio e dovendo fare i conti con affitti troppo alti per le loro possibilità, ben presto cercano in ogni modo di tornare verso il Sud. In questo modo si crea una situazione che vede alcuni uffici del Mezzogiorno superaffollati ed altri del Nord d'Italia assolutamente scoperti a livello di personale.

L'alloggio di servizio deve quindi servire per facilitare la soluzione delle esigenze abitative di chi si trasferisce da una località all'altra della penisola. In questo senso occorre distinguere tra chi ha partecipato ad un concorso sapendo di poter usufruire di un alloggio non di sua proprietà e di non dover quindi cercare di procurarsene un altro in tempo e tra chi viene trasferito per poter far funzionare degli uffici. Il Governo inoltre dovrebbe portare avanti una politica di investimenti per la realizzazione di alloggi a riscatto, in modo da evitare che certi problemi si cronicizzino e che ci si trovi in Parlamento spesso a parlare di chi viene sfrattato dopo tanti anni dalla propria abitazione.

SENESI. Signor Presidente, vorrei rilevare che il ministro Vizzini non ha seguito tutto il percorso della legge n. 39 del 1982 che noi abbiamo avuto modo di trattare con il suo predecessore. Forse quel provvedimento non è perfetto nel definire gli anni di anzianità di servizio e l'anzianità anagrafica al fine di ottenere i benefici da esso previsti, però lo spirito è quello di evitare sfratti a pioggia. Dico molto sinceramente che comincio a preoccuparmi della solerzia di alcuni ispettorati locali perchè, a sentire gli interessati, sembrerebbe molto elevata la percentuale di appartamenti liberi, aspetto questo estremamente grave in considerazione dell'elevato numero di sfratti che si continuano ad eseguire.

Vi è quindi un problema di modifiche da apportare alle norme vigenti e senza dubbio occorre trovare la sede opportuna per discuterne; tuttavia l'attuale situazione mi preoccupa perchè evidentemente con quella legge abbiamo toccato degli interessi e provocato delle reazioni. In questo senso sollecito il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, il quale senz'altro avrà un ufficio legislativo *ad hoc* a predisporre le modifiche necessarie alla citata legge n. 39.

La nostra Commissione ha approvato ben due ordini del giorno su questa materia e lo stesso è avvenuto alla Camera dei deputati. Non capisco perchè il Parlamento non riesca a centrare l'obiettivo di evitare lo sfratto di questi dipendenti dell'ASST e del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni che tra l'altro stanno passando da un regime particolare di canone ad un regime di equo canone. Tra l'altro la questione degli sfratti è già in generale estremamente grave e non mi sembra il caso che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni aggravi ulteriormente la situazione sfrattando persone che da 25 o 30 anni vivono in quelle abitazioni, e che si trovano ad essere penalizzate rispetto ad altri colleghi aventi identica anzianità di servizio soltanto perchè non hanno compiuto il sessantacinquesimo anno di età.

Il predecessore del ministro Vizzini riuscì a bloccare tutti gli sfratti fino a quando il Parlamento non approvò la richiamata legge n. 39. Seguiamo la stessa strada, evitiamo di porre in essere queste manovre su famiglie che si trovano davanti a circolari di questo tipo sapendo che - e le chiedo di fare su questo degli approfondimenti - ci sono appartamenti vuoti.

VIZZINI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Vorrei farle presente che stiamo parlando di 22 casi per l'Azienda di Stato e di 23 per l'amministrazione delle Poste. Ci sono gli appartamenti vuoti, ma sono in zone dove il lavoratore in attività di servizio non ha interesse ad andare ad abitare, e quindi presenta la domanda per l'appartamento occupato da qualcuno che, per una legge approvata da questo Parlamento, non ha più diritto a starci. Dopo di che io vorrei che si notasse che la legge parla di collocamento a riposo del dipendente per il compimento del limite di età. Pertanto chi va in pensione prima dei 65 anni, prima di aver raggiunto il limite massimo di età, è escluso dai benefici previsti dalla legge. Quindi, se io fossi un controinteressato, di fronte a un Ministro che continua a non liberare l'immobile, direi quanto meno che il Ministro commette un abuso di potere perchè non applica una legge della Repubblica. Se poi vogliamo modificarla per risolvere questi 40 casi, io sono assolutamente disponibile e comprendo bene che se ci fosse un'iniziativa per la modificazione io potrei avere un appiglio per resistere sulla questione degli sfratti. Certo, se il Parlamento sta esaminando un provvedimento, in attesa che si compia l'*iter* legislativo, io mi fermo un attimo per vedere se il Parlamento approva o non approva la legge. Io vi chiedo soltanto di essere messo in condizione di non finire sul banco degli imputati per una vicenda di questo genere; lungi da me l'idea di voler buttare fuori 22 famiglie da un alloggio.

NIEDDU. Mi pare, signor Ministro, che il problema sia estremamente chiaro. Esisteva una norma, che era molto più rigida rispetto a

quella che è poi stata approvata, che stabiliva che nel momento in cui veniva meno il rapporto di impiego, l'alloggio dovesse essere abbandonato. Abbiamo modificato quella norma per dare una risposta a questi problemi. Evidentemente la legge che abbiamo approvato - e qui dovremmo criticare noi stessi - non ha tenuto conto di vari aspetti. Per essere più precisi, abbiamo finito per non dare una risposta soddisfacente, ottimale e totale ai problemi che si ripresentavano. Ora noi abbiamo già all'ordine del giorno un disegno di legge che dà un seguito alla legge approvata, al fine di consentire il riconoscimento al riscatto di quegli alloggi a determinate condizioni. Potremmo apportare un emendamento a quel disegno di legge, mettendo così immediatamente in condizione il ministro Vizzini di operare come operò il ministro Mammi quando, sulla base di un disegno di legge in esame in Parlamento, bloccò le procedure in attesa della definizione.

PATRIARCA. Avendo studiato il problema, essendo relatore sull'argomento, sono senz'altro d'accordo con le indicazioni del presidente Bernardi e vorrei invitare i colleghi a non creare confusione nella soluzione della questione. C'è un problema relativo agli alloggi ma esso deve essere risolto da un'altra autorità. Certamente non si può gravare di questo problema il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni che ha creato questi alloggi di servizio proprio per renderne possibile l'occupazione da parte di alcuni dipendenti che, venendo dal Sud, certamente non troverebbero l'impatto di una collocazione adeguata. Per sostenere gli interessi degli occupanti, sembra chiaro che la legge è venuta meno alle indicazioni di fondo di un certo impegno di questo tipo. La cosa grave è che noi ci stiamo occupando esclusivamente di consentire a coloro i quali hanno usufruito di questi alloggi di servizio di avere delle proroghe, dei nuovi contratti di fitto, addirittura di procedere al riscatto. Però non ci preoccupiamo di creare dei meccanismi sostitutivi perchè sia realizzato un nuovo patrimonio abitativo che è fondamentale per evitare il calvario dei vincitori di concorso che, per la difficoltà di reperire alloggi, richiedono l'alloggio di servizio. Noi ci dobbiamo preoccupare complessivamente che questo strumento dell'alloggio di servizio venga ad essere vitalizzato e ripristinato.

Certo, noi abbiamo approvato una legge ed essa va applicata; ha creato anche delle sperequazioni e a questo dato fa riferimento la collega Senesi. Però io mi preoccupo che non si perda di vista l'obiettivo che in passato si è inteso raggiungere attraverso la costruzione di questi alloggi particolari. Noi dobbiamo procedere ancora una volta in aiuto di dipendenti o ex dipendenti che hanno occupato questi alloggi, però non possiamo farlo a scapito dell'obiettivo di fondo per il quale sono stati costruiti che rimane fondamentale.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulla tabella 11 e sulle parti ad essa connesse del disegno di legge n. 3003.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, condivido sostanzialmente quanto è stato detto finora ma vorrei precisare non solo che quelli di cui si è fin qui parlato non sono alloggi di servizio ma anche che, come detto nella relazione che accompagna la tabella 11, ormai vi è

la regionalizzazione dei concorsi per cui il problema va visto in funzione dell'interpretazione di una legge che reca elementi di contraddittorietà rispetto ad un sistema complessivo in cui gli anni di anzianità di servizio vengono sempre coniugati con l'anzianità anagrafica.

Passando alla replica vera e propria, dirò subito che gli interventi sono stati estremamente approfonditi. L'esame del disegno di legge finanziaria consente di fare il punto sulla situazione complessiva di un Ministero e la presentazione di emendamenti in questa fase dell'*iter* del disegno di legge ha la finalità di poter poi ripresentare gli emendamenti stessi nella sede istituzionalmente competente. Ciò giustifica la posizione che intendo assumere contraria all'opportunità di entrare nel merito e quindi di accettare una serie di suggerimenti che sotto il profilo politico meriterebbero ben altro approfondimento.

Tutti gli interventi succedutisi questa mattina si sono collocati in un ambito di sostanziale accettazione di tre principi fondamentali: la razionalizzazione della spesa, l'efficienza del servizio, il riconoscimento del carattere di generalità del servizio stesso. La difficoltà nell'impostare una politica nel settore di cui ci stiamo occupando e nel prevedere un'idonea manovra finanziaria è appunto quella di coniugare questi tre valori tutti degni di considerazione ma che spesso possono confliggere tra di loro.

Voglio ringraziare i senatori Pinna, Vella, Nieddu ed Ulianich per gli approfonditi contributi che hanno apportato al dibattito. Le loro considerazioni possono essere sostanzialmente condivise anche se la valutazione dei problemi può presentare sfumature diverse. Peraltro occorre considerare - e questo è un altro argomento che milita a favore della stringatezza della mia replica - che in questa sede il ruolo del Governo, come naturale interlocutore del Parlamento, è diverso da quello propositivo che esso assume in occasione dell'esame di normali disegni di legge.

I problemi della razionalizzazione della spesa sono stati richiamati nel valutare il 15 per cento di taglio annuo che abbiamo verificato e che porterà probabilmente nel 1994 a superare l'attuale situazione di *deficit*. Tutti abbiamo considerato positivamente l'accordo sindacale intervenuto per il taglio degli organici ai fini proprio della razionalizzazione della spesa anche se, in ordine ad un altro tema estremamente importante, quello della mobilità del personale, è stato notato che l'efficienza non può ridursi alla razionalizzazione del servizio e richiede invece un'attenzione costante allo sviluppo delle tecnologie, alla qualificazione del personale, ai problemi connessi alla dirigenza, alla corrispondenza tra le funzioni ed i livelli, superando l'antica e non più necessaria divisione tra uffici locali ed uffici periferici attraverso la relativa legge che il Senato dovrebbe varare nel corso delle prossime settimane.

L'articolo 15 del disegno di legge collegato alla manovra finanziaria che più strettamente riguarda il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni è stato valutato con estremo interesse per quanto riguarda il taglio di mille uffici postali. Al riguardo è stato ricordato che già vi è stato in passato un tentativo del genere e che l'effettiva possibilità di

dare attuazione ad una simile previsione legislativa è a carico del Governo il quale è chiamato ad emanare gli atti amministrativi conseguenti.

È stata dimostrata un'attenzione positiva nei confronti dell'ingresso nel mercato di alcuni servizi e della valorizzazione del servizio dei conti correnti postali e di quello del banco posta. È stato notato che i margini di flessibilità tariffaria possono ritardare, oltre quello che già stanno facendo gli organi della giustizia amministrativa, una politica di maggior rigore nella fissazione delle tariffe per le stampe propagandistiche.

Si è anche detto che l'esigenza di coniugare la razionalizzazione della spesa, l'efficienza del servizio e il suo carattere di generalità può essere soddisfatta non attraverso singole manovre finanziarie ed economiche quanto piuttosto attraverso la possibilità di affrontare alla radice il nodo istituzionale. Ciò significa attribuire una reale capacità di governo al Ministero, quindi una reale capacità di programmazione distinguendo quest'ultima dalla gestione.

Numerose sono state le osservazioni nel merito che non ritengo di dover approfondire. Trattandosi di questioni che attualmente si trovano all'attenzione del Parlamento, non mi sentirei neppure di andare ad investigare su taluni ritardi registratisi e sulle relative responsabilità. Per esaltare le qualità di governo del Ministero sono necessari due passaggi fondamentali, la costituzione dell'ente ed il varo della riforma delle telecomunicazioni.

Una grande attenzione è stata dedicata da molti degli intervenuti alla legge n. 223 del 1990 sull'emittenza. È emersa una preoccupazione che faccio mia, cioè che gli slittamenti temporali possano finire con il travolgere un sistema di scadenze rendendo così più aggrovigliata la possibilità di gestire ed attuare completamente la riforma. Il rischio è di introdurre elementi di vischiosità che non darebbero al Parlamento la possibilità, in tempi sufficientemente realistici, di valutare gli effetti a regime della riforma al fine eventualmente di apportare quei correttivi che da talune parti sono stati evocati.

Ho voluto soltanto ricordare alcuni elementi del dibattito perchè questo è il compito del relatore in fase di replica. La prego però, signor Ministro, di considerare con attenzione quanto i colleghi hanno detto questa mattina poichè, sia pure nella differenza delle prospettazioni, il dibattito ha fornito un quadro completo ed approfondito delle problematiche del settore postale.

*VIZZINI, ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* Signor Presidente, onorevoli senatori, desidero innanzitutto ringraziare il relatore e tutti coloro che hanno offerto un contributo al dibattito, scusandomi ancora una volta per la mia assenza ad una parte del dibattito stesso.

Credo che quest'anno, ancora più che in altre circostanze, nel discutere il bilancio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni si possa fare il punto della situazione partendo da una considerazione rispetto alla quale ritengo si debba essere molto attenti se si ha come obiettivo quello di apportare dei miglioramenti strutturali nel funzionamento dell'Amministrazione. Appare, infatti, assolutamente non procrastinabile l'approvazione delle due riforme tuttora all'esame del Parla-

mento, la riforma delle telecomunicazioni, già approvata dal Senato ma che sembra incontrare qualche difficoltà alla Camera dei deputati, e la riforma delle poste. Si tratta di due provvedimenti strettamente collegati tra loro: non avrebbe senso condurre un'operazione monca che lasciasse una delle due branche nell'attuale situazione. L'approvazione di tali normative appare ormai urgentissima innanzitutto per una considerazione di natura politica relativa allo stesso esercizio della funzione di Governo. Il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, nell'attuale strutturazione, si atteggia ormai alla stregua di un dinosauro: al suo interno le funzioni di gestione sono confuse con quelle di indirizzo, di programmazione e di controllo, che dovrebbero rappresentare gli strumenti di una qualunque azione di governo. Credo che una separazione netta, definitiva delle funzioni di governo da quelle di gestione, facendo sì che il Ministro non impegni la propria attività quotidiana in queste ultime, rappresenterebbe non soltanto una razionalizzazione che ci avvicinerrebbe all'Europa, ma anche un fattore di moralizzazione della pubblica amministrazione. L'attuale impianto strutturale del Ministero è arcaico e credo di poter dire, al di là dell'oramai quotidiano dibattito sull'orizzonte della legislatura, che se avremo la fortuna (e sarebbe ora visto che non accade dal 1968) di arrivare alla scadenza naturale esistono i tempi perchè nella fase finale dei lavori del Parlamento le due riforme così importanti per il settore delle poste e delle telecomunicazioni vengano approvate.

Ho avuto occasione di discutere, in questa Commissione prima ancora che in Assemblea, la riforma delle telecomunicazioni e ricordo che il primo approccio, da Ministro nominato da poco tempo, fu quello di sentirmi ricordare che addirittura Pietro Nenni era stato il primo ad occuparsi della questione nei tempi in cui era Vice Presidente del Consiglio dei ministri. In effetti, il dibattito si è trascinato per anni. Siamo tutti consapevoli che il testo licenziato dal Senato rappresenta un punto di equilibrio rispetto ad ipotesi diverse, la più avanzata delle quali era quella di disciplinare per legge il riassetto dell'intero settore. Ad ogni modo penso che sia preferibile avere un provvedimento che ci consenta di evitare le duplicazioni e le differenze di regime dell'attuale sistema piuttosto che un dibattito sul perfettibile. Basti pensare cosa significa avere una parte delle telecomunicazioni gestita nell'ambito delle partecipazioni statali con le regole di diritto privato, e una parte inserita nell'amministrazione dello Stato, gestita con le regole burocratiche che tutti conosciamo.

Credo di poter dire che il Governo ha posto in essere tutte le azioni che potevano consentire alla riforma dell'amministrazione delle poste di procedere speditamente. Alla Camera dei deputati abbiamo presentato emendamenti sulla copertura finanziaria, per andare incontro alle esigenze del testo approvato in Commissione. Credo saremo in condizione di ottenere la sede deliberante e questo ci incoraggia nell'ipotizzare che da qui a primavera ci sia lo spazio per chiudere la legislatura con una grande riforma di settore che faccia finalmente del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni un organismo di programmazione e non più uno di gestione di tutto e di tutti, con le difficoltà, le commistioni e le confusioni che questo certamente provoca.



Certamente in questa stagione ci siamo dovuti cimentare con una serie di problemi complessi, come quello costituito dalla prima fase di attuazione della citata legge n. 223. Ho già avuto modo di riferire nel mese di luglio a questa Commissione sui criteri, i metodi e lo stato di attuazione del provvedimento, nonché sulle iniziative che ci eravamo proposti di portare avanti. Recentemente ho confermato alla Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi quanto avevo sostenuto qui nell'audizione di luglio, ovviamente aggiornando i dati sulla base di quanto è avvenuto negli ultimi mesi.

È emerso in particolare il problema di garantire certezza di tempi. In effetti avevamo individuato un termine temporale, il 23 agosto di quest'anno, per l'invio di uno schema di piano alle Regioni. Erano anche state indicate le ragioni che rendevano utile, anzi doveroso questo passaggio verso il tanto sospirato piano delle frequenze. Siamo riusciti a mantenere questo impegno, ma abbiamo dovuto aprire una fase di confronto con le Regioni. In effetti, la data del 23 agosto non era idonea a garantire un esame rapido da parte di nessuno: in ogni caso i contatti con le Regioni sono stati intrapresi non appena è stato possibile. Personalmente, ho incontrato due volte il coordinatore nominato dalla Conferenza dei presidenti delle Regioni. C'è stato anche un incontro con i rappresentanti di tutte le Regioni ed è in corso una serie di incontri bilaterali a livello tecnico tra l'amministrazione centrale e quelle regionali con un calendario che prevede l'impegno di due Regioni al giorno: il tutto dovrebbe concludersi entro il 18 di questo mese.

Non ho voluto forzare sull'acceleratore, imponendo il rispetto a tutti i costi di una data, anche se i termini offerti alle Regioni sarebbero già scaduti, in quanto una volta intrapresa la strada della consultazione credo che il ciclo vada esaurito in modo che il piano costituisca la risultante di un processo che abbia coinvolto le Regioni. D'altronde, credo che nessuno possa illudersi che, se così non fosse o se cercassimo scorciatoie, si otterrebbero dei risultati migliori: arriveremmo né più né meno che all'impugnativa da parte di alcune Regioni del piano approvato dal Consiglio dei Ministri. Non sta a me ricordare che già esistono richieste preliminari di sospensiva. Se non creiamo nelle amministrazioni il consenso preventivo, rischiamo di approvare un piano che non entrerà in vigore a causa del contenzioso che si creerà.

Posso assicurare che si sta facendo ogni sforzo, soprattutto dovuto all'idea di garantire il maggior pluralismo possibile e proprio per questo le Regioni rappresentano un interlocutore importante. Abbiamo inviato uno schema di piano molto rigoroso, una pianificazione ideale con una analisi interferenziale molto rigorosa che forse può creare dei disagi soprattutto a livello locale. Stiamo dunque lavorando per cercare di porre in essere tutti gli accorgimenti tecnici possibili per garantire il massimo di pluralismo che da tutti a gran voce viene reclamato.

Contemporaneamente, abbiamo iniziato un confronto con le associazioni delle emittenti nazionali e locali, precisando addirittura che i tecnici delle varie associazioni in qualunque momento potevano proporre un confronto con i tecnici del Ministero per comprendere le ragioni di alcune scelte e per cercare eventuali aggiustamenti in grado

di dar vita ad un sistema in cui il pluralismo sia garantito, accanto a regole chiare e forti e finalmente osservate da tutti.

In generale, sulla materia ho già detto e confermo oggi che entro la fine del mese verrà completato il ciclo di confronti e di consultazioni per inoltrare al Consiglio dei ministri lo schema di piano e per iniziare successivamente una fase certamente più delicata e relativa alle concessioni, rispetto alle quali è necessario accertare i requisiti oggettivi e soggettivi, e che rappresenterà certamente un passaggio fondamentale.

Nell'ambito di quanto già illustrato in altra occasione, con lo stesso metodo cercheremo di adempiere agli obblighi relativi a questa fase. Mi rendo conto che dovremo affrontare passaggi delicati e mi rendo conto che vi sono anche alcuni problemi ancora irrisolti, rispetto ai quali ho dato, do e darò la mia disponibilità politica al Parlamento per discuterne: mi riferisco, in particolare, ancora una volta ad una questione che è stata sollevata in questi giorni con maggior forza rispetto al passato soprattutto da una forza politica e che si riferisce alle cosiddette televisioni a pagamento. Credo nessuno possa negare il lavoro svolto dal Parlamento in sede di Commissioni di merito, le quali si sono occupate del problema fornendo un parere fondamentale sulle ipotesi di regolamento che saranno sottoposte all'esame del Consiglio dei ministri subito dopo l'approvazione del piano e che sono state discusse in Parlamento anche dal precedente Governo. In tali ipotesi si dice con esattezza (nell'articolo 27 della proposta) che le televisioni a pagamento sono soggette agli obblighi previsti dalla legge n. 223. Si tratta di una norma particolarmente rigorosa soprattutto dal punto di vista della programmazione. In sostanza si è ritenuto che anche le televisioni a pagamento hanno l'obbligo di informazione, proprio dell'altro tipo di impresa. Allo stato dei fatti, dovendo applicare le norme in vigore, devo ritenere che se vi è un regolamento in cui si identifica un soggetto per imporre obblighi e divieti, lo si fa in quanto tale soggetto viene ritenuto legittimo. Sarebbe singolare se si parlasse di un soggetto per imporre obblighi e divieti e, nel contempo, si affermasse l'illegittimità di tale soggetto.

Mi rendo anche conto che sulla specificità dello strumento della televisione a pagamento, che non fu preso in considerazione dalla legge richiamata, vi può essere la necessità di approfondimenti che non possono essere legislativi. Se mi si dicesse che, rispetto alla televisione a pagamento, vi è la necessità di una regolamentazione più puntuale con regole non legislative, con uno specifico regolamento, sicuramente non mancherebbe la disponibilità del Ministero e del Governo per affrontare questo tema, fermo restando che, in presenza di un dibattito con posizioni diversificate sulla questione, già da tempo ho chiesto un parere al massimo organo consultivo del Governo, il Consiglio di Stato che credo nei prossimi giorni si pronuncerà su questo e altri temi oggetto di dibattito.

Credo dunque che in questi mesi sia stato fatto uno sforzo per arrivare a razionalizzare il settore dell'emittenza, pure rispetto ad iniziative che ho visto assumere anche nella giornata di oggi. Vorrei precisare (ma devo dire che ciò era noto anche a coloro che oggi hanno indicato un segno differente) che, pur non avendo alcuna iniziativa per quanto riguarda il piano per la radiofonia, non sottovaluto l'importanza

che essa vada avanti e sia seguita con la stessa attenzione dell'emittenza televisiva. A tale scopo ho già avuto un incontro con tutte le associazioni delle emittenti radiofoniche per stabilire un metodo di lavoro e un metodo di consultazione, consentendo che la speciale commissione che assiste il Ministro per la redazione dei piani venga convocata anche con la presenza dei rappresentanti delle stesse associazioni per i passaggi più importanti. Una prima analisi interferenziale sul piano della radiofonia sarà pronta in questi giorni. Quindi abbiamo rimesso in moto questo processo cercando di recuperare i tempi, visto che oggettivamente siamo in presenza di ritardi.

Vorrei fare ancora alcune osservazioni. La prima riguarda il servizio postale. La riforma è indispensabile, avendo però consapevolezza dell'attuale realtà dell'amministrazione delle poste. Stiamo facendo ogni sforzo per cercare di migliorare il funzionamento del servizio e mi rendo conto che, quando si dice che per la consegna di una lettera si è passati da 3, 9 a 3, 7 giorni, i risultati conseguiti possono apparire di scarsa rilevanza. Tuttavia mi sembrano indicativi dello sforzo fatto per adeguarsi ai tempi europei. Tali iniziative richiedono grande impegno: vorrei fosse chiaro che un apparato come quello delle poste non può essere misurato soltanto sulla lettera o sulla cartolina che arrivano in ritardo. Il nostro sforzo tenta di fornire servizi reali alla gente che non si esauriscano nel recapito della corrispondenza. È per questo che si è deciso di utilizzare i 14 mila punti di presenza delle poste sul territorio nazionale per svolgere altri servizi. Abbiamo conseguito l'ingresso nelle stanze di compensazione, per facilitare l'integrazione del circuito postale con quello bancario; abbiamo organizzato un servizio di cambivalute a condizioni che saranno certamente più vantaggiose per l'utenza di quelle offerte dal sistema bancario, con un tasso fisso di mille lire; stiamo lavorando al portafoglio elettronico e alla tessera per effettuare pagamenti e riscossioni presso gli uffici postali: in tale ambito stiamo effettuando una sperimentazione nel Lazio ed in Abruzzo. Si tratta di uno strumento che faciliterà l'accesso ai servizi da parte dell'utente e che risolverà i problemi dei pensionati in ordine alla riscossione ed all'utilizzo della propria pensione. Lavoriamo per arrivare ad una interconnessione tra il sistema bancario e quello postale che troverà attuazione definitiva quando un assegno di conto corrente bancario sarà negoziabile alle poste e viceversa. Va da sé che tutto ciò impone dei tempi e anche dei ragionamenti complessi, che stiamo cercando di portare avanti perchè siamo convinti che la sfida vada condotta su questo terreno ritenendo che nel futuro del paese sul piano commerciale la lettera recapitata dal portalettere rappresenterà un fenomeno destinato ad essere sostituito da servizi imperniati sulla telematica.

Tale sforzo viene compiuto in sintonia con le organizzazioni sindacali. Alla fine del mese di luglio abbiamo siglato un'intesa con le organizzazioni sindacali che prevede la riduzione dell'organico di 20.500 unità. Mi si dirà che il problema non è tanto di avere 20.500 lavoratori in meno: resta il fatto che per la prima volta e grazie al senso di responsabilità delle organizzazioni sindacali, cui va dato atto, è stato possibile realizzare un accordo che produrrà risparmi. I sindacati, pur in presenza delle carenze di organico segnalate in molti uffici, soprat-

tutto del Nord, hanno accettato il principio che il sacrificio dei lavoratori in attività di servizio possa essere utilizzato per procedere ad assunzioni nei settori dove c'è maggiore carenza di organico. Ritengo che l'accordo sottoscritto nei primi giorni di agosto sia di portata storica per la pubblica amministrazione, ma devo notare che all'esterno, nonostante i nostri sforzi, non è stato quasi per nulla pubblicizzato. Colgo allora l'occasione per sottolineare i meriti delle organizzazioni sindacali che hanno prodotto in questo accordo uno sforzo davvero notevole, specie tenendo conto delle aspettative iniziali dei lavoratori. Spero si possa continuare a lavorare in questa direzione.

Non ho ascoltato di persona alcuni interventi in questa Commissione, ma mi è stato riferito che è stato posto il problema dei francobolli falsificati a Napoli. Personalmente, non ravviso l'opportunità di avviare le procedure previste per la costituzione di parte civile, anche perchè credo - ma non tocca a me giudicare - che il reato di falso richieda una certa raffinatezza e in questo caso il falso era talmente grossolano che difficilmente potrebbe essere considerato tale. Altrettanto difficilmente si può parlare di artificio o di raggirio: tutt'al più il problema si può porre in termini di comportamenti e dal punto di vista dell'emulazione che simili episodi possono provocare. Il fatto che se ne parli tanto sui giornali può condurre proprio a casi di emulazione. Credo che in una società civile esistano regole di convivenza rispetto alle quali, nel momento in cui il cittadino decide di operare una violazione, non c'è rimedio. Ci sono paesi nei quali si lascia la bottiglia del latte o il quotidiano davanti alla porta e se qualcuno ritenesse di appropriarsi di questi oggetti non sarebbe soggetto ad alcuna forma di controllo. È chiaro che le lettere affrancate in questo modo vengono respinte dalla macchina e vanno a finire alla bollatura a mano: lì vengono annullate sulla base di un certo meccanismo. Il rischio è che controllare più attentamente ci costi più delle 1.500 lire del francobollo. Il problema è di comportamento, altrimenti nulla si può fare con questo tipo di valenza economica. Comunque, non vi è alcuna intenzione punitiva e, al contrario, vi è tutta l'attenzione possibile per questo tema.

Un articolo del provvedimento collegato alla manovra finanziaria prevede la chiusura degli uffici. Vorrei rassicurare la Commissione: nessuno pensa di chiudere domani mattina gli uffici postali. Sono disponibile per un confronto in Parlamento nel momento in cui vi sia un piano per una operazione di questo genere. In realtà si prevede una autorizzazione per l'Amministrazione per chiudere gli uffici con una attività di meno di sei ore lavorative e distanti meno di due chilometri da un altro ufficio. La materia è delicata perchè ci troveremo senz'altro di fronte ad uffici che possono essere chiusi, ma ci troveremo di fronte a valanghe di firme e di petizioni che si riverseranno sui tavoli del Parlamento perchè quegli uffici non vengano chiusi. Credo sia possibile predisporre un lavoro preparatorio e dichiaro di essere disponibile a sottoporre alla Commissione le valutazioni che saranno ritenute opportune.

Voglio rilevare che, a fronte di questa situazione, siamo riusciti a far reinserire nella tabella B il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni che era stato cancellato dalla legge finanziaria con postazioni

per il 1993 e il 1994. Si tratta di limiti di impegno che consentono di attivare finanziamenti per 3.000 miliardi di lire relativamente ai procedimenti di ammodernamento e meccanizzazione, attraverso il ricorso al mercato del credito e attraverso le rate di ammortamento garantite dal Tesoro. Ovviamente si tratta di una posta in fondo globale, quindi potremo, se vi sarà il tempo, discutere agevolmente quando sarà predisposto il disegno di legge con il quale affrontare in modo specifico la materia.

In ordine alle cifre, come era nelle previsioni originarie, stiamo marciando verso una riduzione del disavanzo. Per quanto riguarda la stampa quotidiana e periodica, ho personalmente chiesto che non venissero abbandonate le procedure fissate per legge. Le ipotesi in discussione saranno portate all'attenzione della speciale commissione presso la Presidenza del Consiglio, commissione alla quale partecipano gli editori e i sindacati dei poligrafici, in modo che non vi siano colpi di mano che scavalchino le procedure fissate con legge dal Parlamento.

Questo lo sforzo complessivo che stiamo facendo sulla materia. Mi rendo conto che la stagione è quella che è, che il tempo a disposizione non è molto. Sono però consapevole anche del fatto che alcuni provvedimenti possono essere portati a conclusione.

Vorrei dire ancora qualcosa sui temi legati alle telecomunicazioni e non per fare polemica, perchè non è mio costume, ma per dire che nel mondo delle telecomunicazioni vi è una presenza delle aziende a partecipazione statale molto importante. Gradirei molto che, soprattutto quando si parla di questo settore, fosse usato il linguaggio giusto. Non ci troviamo di fronte ad un problema che riguarda esclusivamente le privatizzazioni. Credo che nel nostro paese vi sono questioni di dismissioni e ciò è diverso dalle privatizzazioni. Vi è anche il problema di aprire il mercato alla partecipazione del capitale di rischio privato in misura maggiore rispetto al passato. Vorrei però far rilevare, portando l'esempio della SIP, che circa il 40 per cento delle azioni della SIP, società quotata in Borsa, appartengono ad azionisti privati, a piccoli risparmiatori e che, se l'idea che si dà nelle sedi istituzionali è di essere alla vigilia di una svendita e che dunque sono stati venduti solamente pezzi di carta, sarebbe necessario cercare i nuovi fondi di dotazione per controbilanciare le fughe degli azionisti privati dalla società. Bisogna dunque considerare questi aspetti con grande attenzione perchè non si tratta di svendere nulla, ma di vedere come allargare la presenza del capitale di rischio privato e come alimentare in modo corretto le forme di concorrenza.

Mi sono occupato e mi sto occupando del settore della telefonia, soprattutto di quella cellulare, della possibilità di permettere ad un secondo soggetto di operare anche concorrenzialmente con l'attuale concessionaria. Ho detto e voglio ripetere in questa sede che il ragionamento non può che partire da un incontro con l'attuale concessionaria che - come ho detto - ha al suo interno anche azionisti privati. La concessione è valida fino all'anno 2004 e può essere oggetto di discussione e rinegoziazione. È necessario dunque preparare contemporaneamente le condizioni per la presenza di un secondo gestore, presenza che ritengo possibile ed auspicabile, che ha dei precedenti in altri paesi europei con regole chiare. Tutto il settore dell'impiantistica

di base è stato finanziato solo dallo Stato. Si tratta di un elemento indispensabile per esercitare un sistema concorrenziale alternativo. Io non sono un tecnico, ma mi è stato spiegato che qualunque telefonata che parte da un apparecchio cellulare si inserisce ed utilizza la rete ordinaria. Sarà dunque necessario esaminare una serie di questioni perchè, anche in questo caso, non si tratta di fare regali a qualcuno, ma di creare le condizioni per una concorrenza seria. Non si potrà certamente pensare di fare concorrenza a Roma o a Milano lasciando esclusivamente al soggetto pubblico la gestione di parti del territorio nazionale nelle quali la gestione del servizio serve per garantire presenza e uniformità sul territorio nazionale in quanto certamente non remunerativa. Se si vuole far questo bisognerà avere il coraggio di chiamare le cose con il loro nome, di chiamare queste situazioni oneri impropri e di dire che in quei casi si assolve ad una determinata funzione per ragioni che vanno al di là del profitto.

In questo quadro vorrei costituire nei prossimi giorni una commissione composta da esperti nel settore delle comunicazioni, nel settore del diritto pubblico e privato e del diritto comunitario, nonché da un analista economico. È necessario esaminare le problematiche inerenti il rilascio di una seconda concessione per la telefonia cellulare, rispetto all'attuale concessione SIP; è anche necessario studiare le modalità tecniche di interconnessione con la rete di base e le tariffe per la concessione e per l'uso della rete. Bisogna esaminare le modalità di aggiudicazione della seconda concessione, con forme e criteri di imparzialità e buon andamento della pubblica amministrazione. Prima di concorrere per la concessione occorrerà creare regole precise perchè tutti possano partecipare in condizioni di chiarezza. Non mi pare di poter indicare altra formula se non quella della fissazione di regole precise, affinchè possa effettivamente vincere il migliore. Però, vedo che la vicenda è vissuta in questo momento in modo particolarmente intenso e interessa ad esempio anche il gruppo ENI il quale tende ad ottenere la gestione in alternativa alla SIP della telefonia portatile. Mi auguro che dopodomani il presidente dell'IRI non faccia domanda per avere concessioni per ricerche petrolifere, perchè a questo punto credo che la confusione dei ruoli nell'ambito delle partecipazioni statali sarebbe completa.

Sono queste le osservazioni di carattere generale che ritenevo opportuno svolgere nell'attuale passaggio. I disegni di legge finanziaria e di bilancio che state esaminando si pongono, come parti della manovra complessiva economico-finanziaria, l'obiettivo di rientro del deficit pubblico. Questa loro finalità fa sì che si caratterizzino come provvedimenti non certo destinati a politiche di espansione. Ad ogni modo credo che offrano mezzi al settore per affrontare alcuni gravi problemi: si potrà porre ordine nel settore dell'emittenza e dell'etere; se non si tratterà di un anno di grandi investimenti, potrà essere un momento di riequilibrio strutturale nell'ambito del quale garantisco che una serie di processi verranno fermati in attesa delle riforme. Avendo ascoltato nel dibattito le opinioni sulla privatizzazione nel settore delle poste, voglio chiarire che va da sé che fino a quando la riforma delle poste non verrà approvata la situazione non verrà modificata in direzione di ulteriori affidamenti ai privati. Che poi vada fatto

un ragionamento complessivo su ciò che è più utile fare, questo è scontato, anche se punterei al recupero della produttività e dell'efficienza della pubblica amministrazione, come segnale che il Governo è in grado di far funzionare la macchina dello Stato.

Resto a disposizione della Commissione per ulteriori chiarimenti.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 20,15.*

MERCOLEDÌ 16 OTTOBRE 1991

**Presidenza del Presidente BERNARDI**

*I lavori hanno inizio alle ore 10.*

**«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni (2944 e 2944-bis)**

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11)

**«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)» (3003)**

(Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Rapporti favorevoli, ai sensi dell'articolo 126 del Regolamento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, il seguito dell'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» e relativa Nota di variazioni - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 (Tabella 9), Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1992 (Tabella 10), Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1992 (Tabella 11) - e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)».

Riprendiamo l'esame della tabella 9.

Passiamo all'esame e alla votazione dei seguenti ordini del giorno:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

constatato che l'esistenza del Ministero dei lavori pubblici contraddice con un assetto razionale dell'impianto di Governo, poichè esso ingloba l'ANAS, che dovrebbe passare sotto il controllo del Ministero dei trasporti, e competenze che sono delle Regioni, mentre separa assurdamente le opere pubbliche e l'edilizia residenziale dalla gestione del territorio,



impegna il Governo:

a promuovere una riorganizzazione dei Ministeri che sia caratterizzata dai seguenti momenti:

- a) soppressione del Ministero dei lavori pubblici;
- b) riconduzione della politica della viabilità sotto il controllo del Ministero dei trasporti;
- c) trasferimento alle Regioni di ogni residua competenza per le opere pubbliche, secondo una conseguente interpretazione degli articoli 116 e 117 della Costituzione;
- d) costituzione del Ministero del territorio e dell'ambiente che, unificando le competenze del Ministero dell'ambiente e le competenze non trasferibili del Ministero dei lavori pubblici, presieda alla programmazione del territorio e alla promozione dell'ambiente».

(0/2944/1/8 Tab.9)

LIBERTINI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che la legislazione straordinaria in materia di opere pubbliche ha avuto esiti disastrosi per l'allungamento dei tempi di esecuzione, il gonfiamento anomalo dei costi, l'impatto sull'ambiente, la valutazione di effettive priorità, l'inquinamento morale;

considerando le importanti raccomandazioni che in tal senso vengono dalla Commissione di indagine sulla ricostruzione delle zone della Campania e della Basilicata colpite dal terremoto;

impegna il Governo:

a sospendere per l'avvenire ogni forma di legislazione straordinaria, concentrando l'iniziativa sullo sveltimento delle procedure ordinarie, che ne accrescano nel contempo l'efficacia penetrante dei controlli e la trasparenza».

(0/2944/2/8 Tab.9)

LIBERTINI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando il ricorso che viene fatto sempre più largamente, nell'affidamento di lavori pubblici, alle concessioni, decise a trattativa privata;

considerando che per questa via si sono generati massicci sprechi di denaro pubblico, aumento dei costi delle opere, vasta corruzione;

impegna il Governo:

ad agire perchè nelle opere pubbliche gli affidamenti si realizzino con regolare gara di appalto, ricorrendo alle concessioni unicamente per opere che richiedono una complessa integrazione di prestazioni, e comunque vincolandole a una gara, dotata di tutti i requisiti di pubblicità e trasparenza».

(0/2944/3/8 Tab.9)

LIBERTINI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che nell'affidamento dei lavori pubblici è invalsa nella pubblica amministrazione l'abitudine di commettere alle ditte appaltatrici il progetto esecutivo e spesso, perfino, il progetto di massima;

rilevando che la progettazione di massima ed esecutiva è una prerogativa della amministrazione pubblica, a salvaguardia del pubblico interesse,

impegna il Governo a:

a) emanare adeguate direttive, con strumenti amministrativi e legislativi, perchè l'amministrazione pubblica realizzi sempre il progetto di massima e il progetto esecutivo;

b) a rafforzare adeguatamente, a tale scopo, gli uffici di progettazione;

c) a ricorrere, in carenza di personale competente e di attrezzature della amministrazione pubblica, a società di progettazione esistenti sul mercato, per l'esecuzione di progetti di massima ed esecutivi, sotto la direttiva ed il controllo della pubblica amministrazione».

(0/2944/4/8 Tab.9)

LIBERTINI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che nella attuazione delle opere per i campionati mondiali di calcio per il 1990 si sono avuti casi clamorosi di aumenti iperbolici di costi e di opere carenti, mentre in altri casi non vi è stata corrispondenza tra gli effettivi investimenti e l'uso di impianti e strutture,

impegna il Governo:

a presentare al Parlamento, entro il 31 dicembre 1992, una relazione esauriente che elenchi le opere eseguite in quella occasione (compresi gli impianti sportivi), il loro costo finale, e l'utilizzo che ne è stato fatto in relazione alla specifica esigenza dei campionati di calcio. Detta relazione deve indicare anche l'effettiva entità della spesa realizzata nel totale e suddivisa tra le voci principali».

(0/2944/5/8 Tab.9)

LIBERTINI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che la legge n. 47 del 1985 (condono edilizio) è stata largamente disattesa, sia perchè molti edifici abusivi sono rimasti al di fuori del condono, sia perchè sono continuate le costruzioni abusive;

considerando la massiccia entità attuale dell'abusivismo edilizio;

considerando che le risorse finanziarie affluite al Tesoro con il condono edilizio sono state assorbite nel bilancio statale e non sono state che in piccola parte destinate al recupero dei territori,

impegna il Governo:

1) a realizzare entro il 30 giugno 1992 un censimento esaustivo dell'abusivismo edilizio, distinguendo tra la prima abitazione e le altre, e indicando quali e quante abitazioni siano state costruite nelle aree demaniali, e quante abitazioni siano escluse da condono edilizio, per carenza adeguamento alle norme antisismiche;

2) a comunicare al Parlamento, con apposita relazione, entro il 31 gennaio 1992, lo stato effettivo, provincia per provincia, della attuazione del condono edilizio, e con altra relazione, al 31 luglio 1992 gli esiti del sovraindicato censimento».

(0/2944/6/8 Tab.9)

LIBERTINI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che la costruzione delle autostrade gestite da società private è stata assai spesso finanziata con denaro pubblico;

considerando la situazione finanziaria del paese e l'esigenza di impiegare le risorse finanziarie per altri urgenti priorità,

impegna il Governo:

ad agire, con gli strumenti legislativi e amministrativi perchè si sospenda ogni contributo pubblico alla costruzione di autostrade».

(0/2944/7/8 Tab.9)

LIBERTINI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che la strada statale Adriatica è congestionata e quasi impraticabile nell'attraversamento dei centri maggiori;

considerando che le condizioni finanziarie dello Stato e una corretta gestione del territorio non consentono la costruzione di un altro itinerario stradale parallelo all'autostrada adriatica, nè di costose e ampie circonvallazioni, mentre è necessario concentrare le risorse sulla modernizzazione della linea ferroviaria adriatica,

impegna il Governo:

ad adottare le misure necessarie per liberalizzare adeguati tratti dell'autostrada adriatica nelle Marche, per consentire un più elevato suo uso da parte dei mezzi pesanti di trasporto».

(0/2944/8/8 Tab.9)

LIBERTINI

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerato che la legge n. 531 del 1982, che dettava le norme sulla programmazione della grande viabilità, è stata totalmente disattesa, poichè il piano decennale della viabilità è diventato solo un enorme contenitore di progetti disparati, e in pratica si è proceduto per piani stralci arbitrari;

considerando che è illogico definire un programma della grande viabilità, separandolo dalla programmazione delle ferrovie e degli altri modi di trasporto,

impegna il Governo a:

a) dare mandato al Ministro dei lavori pubblici e dell'ANAS perchè rielaborino il piano decennale della viabilità, tenendo conto della entità delle risorse effettivamente disponibili, e lo integrino con il programma decennale delle ferrovie, del trasporto marittimo, e del trasporto aereo;

b) presentare il nuovo piano decennale della viabilità al Parlamento entro il 31 marzo 1992».

(0/2944/9/8 Tab.9)

LIBERTINI

LIBERTINI. Signor Presidente, gli ordini del giorno e gli emendamenti da me presentati si illustrano da sè. La *ratio* che ne è alla base è stata da me già illustrata nel corso della discussione.

MARNIGA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, sugli ordini del giorno presentati mi rimetto al Governo.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, considero gli ordini del giorno in linea con la impostazione propria del senatore Libertini. Per quanto riguarda il problema del diverso assetto da dare al Ministero dei lavori pubblici, si deve convenire sulla necessità di un riordino ma non credo si possano seguire le indicazioni fornite nell'ordine del giorno del senatore Libertini. Bisognerebbe semmai affi-

dare al Ministero competenze che attualmente risultano smembrate e tali da determinare una discontinuità nell'azione amministrativa, quanto meno per mancanza di coordinamento. Esprimo quindi parere contrario al primo ordine del giorno presentato dal senatore Libertini.

Per quanto attiene all'ordine del giorno n. 2, il Governo lo accoglie come raccomandazione soprattutto in riferimento alla necessità di assicurare il massimo dei controlli e la più totale trasparenza.

Per quanto riguarda gli affidamenti con regolare gara di appalto, la moralizzazione richiede a tutti il massimo di trasparenza possibile e va realizzata attraverso la pubblicità degli atti dell'amministrazione. Anche l'ordine del giorno n. 3, quindi, viene accolto dal Governo come raccomandazione.

L'ordine del giorno n. 4 va nella stessa direzione del disegno di legge presentato dal ministro Prandini. In materia abbiamo già dato ampia disponibilità e quindi accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione. Per quanto concerne l'ordine del giorno n. 5, esso può essere accolto come raccomandazione compatibilmente con le condizioni in cui versa l'assetto amministrativo e tecnico del Governo. Anche l'ordine del giorno n. 6 è accettato come raccomandazione.

Sull'ordine del giorno n. 7 ricordo al senatore Libertini che l'orientamento del Governo era quello di sospendere gli investimenti per le

autostrade, anche se tutti siamo convinti che l'ammodernamento delle stesse è condizione per dare sicurezza ai cittadini. Accetto quindi l'ordine del giorno come raccomandazione, anche perchè si tratta di esigenze che non possono essere disattese, pure se non nascondo le difficoltà. Accolgo come raccomandazione anche l'ordine del giorno n. 8 che riguarda una vecchia questione rispetto alla quale il Ministero ha già predisposto gli strumenti adeguati per intervenire.

PRESIDENTE. Poichè il Governo ha dichiarato di accettare come raccomandazione molti degli ordini del giorno presentati, chiedo al senatore Libertini se insiste per la votazione di tali ordini del giorno.

LIBERTINI. Sì, signor Presidente.

*(Posti separatamente ai voti, non sono approvati gli ordini del giorno da 0/2944/1/8 Tab.9 a 0/2944/9/8 Tab.9).*

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame dei seguenti emendamenti alla tabella 9:

*Al capitolo 3402 (Manutenzione e riparazione di opere idrauliche...), ridurre le previsioni di competenza da lire 55.000.000.000 a lire 35.000.000.000 (-20.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 75.000.000.000 a lire 55.000.000.000 (- 20.000.000.000).*

10.Tab.9.1

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 2801 (Manutenzione e riparazione ed illuminazione dei porti...), ridurre le previsioni di competenza da lire 26.000.000.000 a lire 15.000.000.000 (-11.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 35.500.000.000 a lire 30.000.000.000 (- 5.500.000.000).*

10.Tab.9.2

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1134 (Compensi a liberi professionisti per incarichi di progettazione...), ridurre le previsioni di competenza da lire 3.000.000.000 a lire 2.000.000.000 (-1.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 4.500.000.000 a lire 3.000.000.000 (- 1.500.000.000).*

10.Tab.9.3

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1119 (Manutenzione... di locali e dei relativi impianti), ridurre le previsioni di competenza da lire 2.800.000.000 a lire 2.000.000.000 (-800.000.000) e le previsioni di cassa da lire 3.500.000.000 a lire 2.500.000.000 (- 1.000.000.000).*

10.Tab.9.4

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1115 (Spese per il funzionamento... di consigli, comitati e commissioni), ridurre le previsioni di competenza da lire 300.000.000 a lire 200.000.000 (-100.000.000) e le previsioni di cassa da lire 500.000.000 a lire 300.000.000 (- 200.000.000).*

10.Tab.9.5

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1114 (Spese per il funzionamento del Consiglio superiore dei lavori pubblici...), ridurre le previsioni di competenza da lire 1.400.000.000 a lire 1.000.000.000 (-400.000.000) e le previsioni di cassa da lire 1.800.000.000 a lire 1.400.000.000 (- 400.000.000).*

10.Tab.9.6

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1004 (Compensi per lavoro straordinario al personale...), ridurre le previsioni di competenza da lire 925.000.000 a lire 425.000.000 (-500.000.000) e le previsioni di cassa da lire 900.000.000 a lire 425.000.000 (- 475.000.000).*

10.Tab.9.7

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7271 (Contributo trentennale da corrispondere all'A.N.A.S....), ridurre le previsioni di competenza da lire 2.345.300.000 a lire 1.345.300.000 (-1.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 2.345.300.000 a lire 1.345.300.000 (- 1.000.000.000).*

10.Tab.9.8

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7509 (Spese per... opere di ammodernamento e potenziamento del porto di Ancona...), ridurre le previsioni di competenza da lire 35.000.000.000 a lire 15.000.000.000 (- 20.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 42.000.000.000 a lire 25.000.000.000 (- 17.000.000.000).*

10.Tab.9.9

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7596 (Contributi per la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo), ridurre le previsioni di competenza da lire 10.000.000.000 a lire 5.000.000.000 (-5.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 30.000.000.000 a lire 25.000.000.000 (- 5.000.000.000).*

10.Tab.9.10

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7701 (Costruzione... di opere idrauliche di I e II categoria...), ridurre le previsioni di competenza da lire 85.000.000.000 a lire 65.000.000.000 (-20.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 155.000.000.000 a lire 135.000.000.000 (- 20.000.000.000).*

10.Tab.9.11

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7733 (Spese per studi... ed opere volte al riequilibrio idrogeologico della laguna...), ridurre le previsioni di competenza da lire 36.400.000.000 a lire 0 (- 36.400.000.000) e le previsioni di cassa da lire 187.000.000.000 a lire 162.003.036.000 (- 24.996.964.000).*

10.Tab.9.12

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7734 (Interventi per marginamenti lagunari per la salvaguardia di Venezia), ridurre le previsioni di competenza da lire 2.000.000.000 a lire 0 (- 2.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 20.000.000.000 a lire 18.000.000.000 (- 2.000.000.000).*

10.Tab.9.13

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7762 (Contributi... per opere idrauliche e impianti elettrici), ridurre le previsioni di competenza da lire 40.900.130.000 a lire 20.900.130.000 (- 20.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 50.000.000.000 a lire 40.000.000.000 (- 10.000.000.000).*

10.Tab.9.14

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7872 (Contributi trentacinquennali per la costruzione... di chiese parrocchiali...), ridurre le previsioni di competenza da lire 12.726.166.000 a lire 2.726.166.000 (- 10.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 20.000.000.000 a lire 10.000.000.000 (- 10.000.000.000).*

10.Tab.9.15

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 8247 (Contributi... da concedersi per le maggiori spese derivanti da aggiudicazioni in appalti...), ridurre le previsioni di competenza da lire 107.999.687.000 a lire 57.999.687.000 (- 50.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 110.000.000.000 a lire 100.000.000.000 (- 10.000.000.000).*

10.Tab.9.16

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 8401 (Spese per immobili demaniali o privati in uso alla Presidenza della Repubblica...), ridurre le previsioni di competenza e di cassa rispettivamente di lire 20.000.000.000 e di lire 3.000.000.000.*

10.Tab.9.17

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 8405 (Spese per la costruzione... di edifici pubblici statali...), ridurre le previsioni di competenza da lire 525.000.000.000 a lire 325.000.000.000 (- 200.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 825.000.000.000 a lire 725.000.000.000 (- 100.000.000.000).*

10.Tab.9.18

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 8412 (Spese... per la costruzione delle nuove sedi di servizio... dell'Arma dei carabinieri...), ridurre le previsioni di competenza da lire 200.000.000.000 a lire 100.000.000.000 (-100.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 450.000.000.000 a lire 385.000.000.000 (-65.000.000.000).*

10.Tab.9.19

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 9050 (Spese in gestione al provveditorato alle opere pubbliche per la regione Friuli-Venezia Giulia...), ridurre le previsioni di competenza da lire 20.000.000.000 a lire 5.000.000.000 (-15.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 27.150.000.000 a lire 12.150.000.000 (-15.000.000.000).*

10.Tab.9.20

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 9051 (Spese... per opere di urbanizzazione primaria per la realizzazione delle abitazioni distrutte o danneggiate dal terremoto del 1968 in Sicilia...), ridurre le previsioni di competenza da lire 98.000.000.000 a lire 48.000.000.000 (-50.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 150.000.000.000 a lire 110.000.000.000 (-40.000.000.000).*

10.Tab.9.21

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 9072 (Spese in gestione al provveditorato alle opere pubbliche per la Lombardia...), ridurre le previsioni di cassa da lire 4.500.000.000 a lire 2.500.000.000 (-2.000.000.000).*

10.Tab.9.22

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 9065 (Spese per interventi su edifici di culto...), ridurre le previsioni di cassa da lire 90.000.000.000 a lire 40.000.000.000 (-50.000.000.000).*

10.Tab.9.23

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 9062 (Spese per... opere di edilizia demaniale e di culto... nelle zone dell'Umbria, delle Marche e del Lazio danneggiate dagli eventi sismici del 19 settembre 1979...), ridurre le previsioni di cassa da lire 20.000.000.000 a lire 10.000.000.000 (-10.000.000.000).*

10.Tab.9.24

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 9303 (Annualità trentennali per opere da eseguire... per l'attuazione dei piani di ricostruzione in dipendenza di eventi bellici), ridurre le previsioni di competenza da lire 22.599.885.000 a lire 12.599.885.000 (-10.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 26.500.000.000 a lire 16.500.000.000 (-10.000.000.000).*

10.Tab.9.25

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 9308 (Annualità venticinquennali per... ricostruzione della città di Ancona...), ridurre le previsioni di competenza da lire 30.500.000.000 a lire 20.500.000.000 (-10.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 35.000.000.000 a lire 30.000.000.000 (-5.000.000.000).*

10.Tab.9.26

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 9423 (Spese per provvedere al rilevamento... del fenomeno dell'abusivismo...), ridurre le previsioni di cassa da lire 20.000.000.000 a lire 10.000.000.000 (-10.000.000.000).*

10.Tab.9.27

CROCETTA, LIBERTINI



*Al capitolo 9417 (Spese per... completamento di opere in corso di competenza dello Stato...), ridurre le previsioni di cassa da lire 45.000.000.000 a lire 25.000.000.000 (- 20.000.000.000).*

10.Tab.9.28

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 9309 (Spese per... adempimenti conseguenti all'applicazione dell'articolo 21, lettere a), b) ed e) della legge 23 dicembre 1977, n. 933...), ridurre le previsioni di cassa da lire 12.000.000.000 a lire 8.000.000.000 (- 4.000.000.000).*

10.Tab.9.29

CROCETTA, LIBERTINI

LIBERTINI. Come ho già detto gli emendamenti si illustrano da sè.

MARNIGA, *relatore alla Commissione*. Mi rimetto al Governo.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, pur se molti degli emendamenti presentano una compensazione tra entrate ed uscite, esprimo parere contrario anche perchè alcuni di essi non possono essere accettati in quanto attengono ai residui.

*(Posti separatamente ai voti, vengono respinti gli emendamenti da 10.Tab.9.1 a 10.Tab.9.29).*

PRESIDENTE. L'esame degli emendamenti è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa collegate del disegno di legge n. 3003.

Propongo che tale incarico sia affidato al relatore, senatore Marniga.

LIBERTINI. Signor Presidente, volevo solo sottolineare che gli ordini del giorno e gli emendamenti che abbiamo presentato rappresentavano un tutt'unico, cioè l'indicazione di una politica complessiva, che è quella che ho esposto nella discussione. Il rifiuto della maggioranza di accogliere i nostri emendamenti e gli ordini del giorno configura dunque un contrasto che non riguarda solo aspetti particolari, ma riguarda una strategia complessiva. Non ho invece compreso - ma non voglio fare polemica - l'atteggiamento del Gruppo comunista-PDS con riferimento ai temi da me sollevati.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sento il dovere di annunciare qui la presentazione da parte del Governo di due emendamenti al disegno di legge finanziaria in sede di Commissione bilancio, uno su Venezia e l'altro sull'edilizia storico-monumentale. Per quest'ultimo le appostazioni indicate nella finanziaria sono del tutto inadeguate rispetto alla programmazione già fatta, per cui vorrei raccomandare anche a questa Commissione di voler dare un sostegno alla richiesta stessa. Per quanto riguarda Venezia, non credo di dovermi dilungare molto: il degrado del bacino lagunare, il problema dell'acqua alta, del riequilibrio morfologico, la difesa fisica, oltrechè ecologica,

dell'enorme patrimonio credo che debbano impegnare il Governo e sono anche convinto di trovare la sensibilità del Parlamento per investimenti più consistenti di quelli previsti nella finanziaria. Il Ministero per i lavori pubblici farà la sua parte e mi auguro di trovare, in questa Commissione, su questo specifico argomento, una cortese e pronta disponibilità.

**PATRIARCA.** Vediamo con soddisfazione l'iniziativa del Governo ora illustrata dal sottosegretario D'Amelio e voglio dichiarare che, se ciò non fosse stato, la mia parte politica avrebbe avuto intenzione di presentare degli emendamenti in tal senso a favore di Venezia e dell'edilizia monumentale. Si tratta di due problemi che rivestono un carattere drammatico, sia per quanto riguarda il patrimonio architettonico complessivo, che ha bisogno di sostegno maggiore rispetto a quello previsto dal disegno di legge finanziaria, sia per quanto riguarda la situazione di Venezia, diventata drammatica proprio in questi giorni.

**CHIMENTI.** Solo poche parole per sottoporre al Governo, che ne è abbondantemente a conoscenza, anche a seguito dell'impegno che nel luglio 1991 è stato assunto dalla Presidenza del Consiglio nei confronti dei sindaci del Belice, l'opportunità di rivolgere un'attenzione particolare ai problemi del Belice che dopo 23 anni non trovano ancora soluzione e che, malgrado le promesse e gli impegni, in effetti nella legge finanziaria e nel bilancio trovano una collocazione sempre più ridotta di anno in anno rispetto alle esigenze avvertite nell'anno precedente. Quindi invito il Governo, nel quadro della manovra complessiva, a rivolgere la sua attenzione a questo argomento. Vorrei inoltre conoscere la quantificazione degli stanziamenti per l'edilizia storico-monumentale nell'emendamento preannunciato dal Governo.

**MARNIGA, relatore alla Commissione.** Signor Presidente, vorrei fare una brevissima considerazione sulla votazione degli ordini del giorno: rimettendomi al Governo, ritenevo di lasciare ampia libertà di giudizio proprio su alcune osservazioni e indicazioni che si riferivano all'esclusiva competenza del Governo, ma soprattutto di questo Ministero. Evidentemente poi, avendo il Governo accettato come raccomandazione tutti gli ordini del giorno presentati, mi pareva inutile esprimermi su di essi favorevolmente.

Ho ascoltato attentamente l'intervento del sottosegretario D'Amelio soprattutto per quanto riguarda l'intenzione del Governo di presentare due emendamenti alla tabella B del disegno di legge finanziaria. Mi pare di dover sottolineare come sia giusta l'intenzione di andare a recuperare per l'edilizia storico-monumentale e per Venezia alcune somme. Dovrà naturalmente essere fatta presente la necessità di trovare la compensazione all'interno del bilancio. Comunque, come relatore, sarei favorevole, signor Presidente, ad inserire nel parere alla Commissione bilancio l'orientamento favorevole della nostra Commissione in tal senso.

**LAURIA.** Signor Presidente, accolgo favorevolmente le osservazioni che sono state fatte. Il Ministero dell'ambiente dovrebbe essere quello

naturalmente deputato a interventi legati agli eventi alluvionali come quelli avvenuti qualche giorno fa in Sicilia e che hanno avuto come epicentro la mia provincia. Tuttavia, poichè è in corso un coordinamento da parte del Governo che vede come attore principale il Ministero dei lavori pubblici, è opportuno che la Commissione lavori pubblici, comunicazioni, in sede di esame dei documenti di bilancio, sottolinei l'esistenza di questo problema e lo valuti come fatto prioritario. Tra l'altro il Governo si troverebbe in difficoltà nel coordinare gli interventi senza una dichiarazione di volontà da parte del Parlamento di predisporre gli adeguati strumenti finanziari. Conosco le difficoltà gestionali ed operative esistenti, ma è necessario manifestare sensibilità nei confronti di questo problema; è dovere dei parlamentari accompagnare la manovra del Governo, ma è dovere del Governo risolvere i problemi del paese.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Faccio mie le raccomandazioni del senatore Lauria circa la necessità di un intervento adeguato per corrispondere ai problemi venutisi a creare a seguito degli eventi alluvionali che in questi ultimi giorni hanno colpito diverse regioni italiane ed in particolar modo la Sicilia. Il senatore Lauria ha dato atto che il Ministero dei lavori pubblici, attraverso le sue strutture periferiche, sta realizzando il coordinamento degli interventi immediati ed urgenti. Tuttavia, occorre predisporre ed assicurare i finanziamenti necessari per far fronte all'opera di ricostruzione. Mi auguro che questa Commissione vorrà dare il sostegno dovuto all'azione che il Ministero intraprenderà.

Colgo l'occasione, per dire che il problema della ricostruzione nel Belice, posto dal senatore Chimenti, mantiene la sua viva attualità malgrado gli anni trascorsi; anzi, proprio perchè sono trascorsi tanti anni ed i problemi non sono stati completamente risolti, la questione merita un'attenzione maggiore da parte del Governo. Faccio appello alla sensibilità del Parlamento ed in particolare di questa Commissione affinchè venga assicurato il sostegno necessario ai sindaci di quelle zone. Il Governo sta facendo - devo dire con franchezza molto lentamente - la sua parte per reperire i fondi necessari al completamento dell'opera di ricostruzione.

SENESI. Signor Presidente, approfitto della cortesia del Sottosegretario per ricordargli che si era impegnato ad assicurare le informazioni da me richieste sui capitoli di bilancio tagliati relativi alle caserme della Guardia di finanza, dell'Arma dei carabinieri e dei Vigili del fuoco. Inoltre vorrei chiedergli di trasmettere alla Commissione la pubblicazione dell'ANAS relativa all'ultimo piano triennale approvato. Fino ad ora sono state consegnate soltanto tre copie, ma ritengo che sia doveroso assicurare una copia di tale pubblicazione a ciascun membro della Commissione.

LIBERTINI. Signor Presidente, mi associo alle richieste testè formulate dalla collega Senesi.

PINNA. Signor Presidente, intendo avanzare una richiesta formale affinchè venga consegnato alla Commissione il verbale relativo all'

tima riunione del consiglio di amministrazione dell'ANAS in cui si è deliberato di finanziare il tunnel nella città di Olbia. Avanzo formalmente tale richiesta perchè, avendo raccolto l'invito rivoltomi nei giorni scorsi dal Ministro, ho avanzato analoga richiesta direttamente alla sua segreteria ma mi è stato risposto dal dottor Pelosi che il parere non esiste, che vi sarà una delibera di segreteria che sarà pronta soltanto fra un paio di mesi. Vorrei allora capire come vengono assunte le delibere dell'ANAS, se vengono riportate su documenti scritti da cui si possa capire quello che si decide, se si fa riferimento ai capitoli di bilancio da cui si attingono le risorse. Sto parlando di un'opera che costa 80 miliardi per la quale vi era uno stanziamento di soli 11 miliardi circa.

Spero quindi che questa richiesta venga esaudita perchè le decisioni che vanno prese hanno bisogno di essere valutate dai parlamentari per le iniziative politiche che ne conseguono.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ero presente quando il senatore Pinna rivolse questa richiesta al ministro Prandini e prendo atto in questo momento della risposta fornita dalla segreteria del Ministro. Mi consenta il senatore Pinna di operare le opportune verifiche affinchè questi verbali della seduta del consiglio di amministrazione dell'ANAS in cui è stato deliberato il tunnel di Olbia possano essere consegnati al più presto alla Commissione.

Do inoltre la mia più ampia disponibilità a fornire le informazioni richieste dalla senatrice Senesi.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti la proposta di conferire al senatore Marniga il mandato di redigere il rapporto favorevole, con le osservazioni emerse dal dibattito, sulla tabella 9 e sulle parti ad essa connessa del disegno di legge n. 3003.

**È approvata.**

Avverto che da parte del Gruppo comunista-PDS sarà presentato un rapporto di minoranza.

Riprendiamo l'esame della tabella 10 e delle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

È stato presentato il seguente ordine del giorno:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando la necessità di dar vita ad un quadro di comando unitario del sistema dei trasporti, per orientarlo alla programmazione, all'integrazione e all'intermodalità, superando l'attuale assurda frantumazione delle competenze tra più Ministeri ed enti;

ritenendo che l'unificazione di tutte le competenze in materia di trasporti in un unico Ministero richiede necessariamente la netta separazione tra le attività di indirizzo, programmazione e controllo, e le attività gestionali che devono essere decentrate alle Regioni e ad

aziende pubbliche autonome, poichè senza questa condizione il Ministero unico diverrebbe un gigante burocratico impossibile da gestire;

considerando che l'istituzione del CIPET è un surrogato limitato e del tutto carente del Ministero unico dei trasporti,

impegna il Governo:

ad agire immediatamente, con gli opportuni mezzi legislativi ed amministrativi per realizzare immediatamente il Ministero unico dei trasporti, liberato da attività gestionali, finalizzato all'impegno di indirizzo, programmazione, trasporti, e capace di raccogliere tutte le competenze nella materia dei trasporti».

(0/2944/1/8 Tab.10)

LIBERTINI

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Inviterei il Governo ad accogliere questo ordine del giorno come raccomandazione.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Lo accolgo come raccomandazione.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PATRIARCA. Ci asteniamo.

MARIOTTI. Mi astengo.

MARNIGA. Dichiaro l'astensione del mio Gruppo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/1/8 Tab.10.

**Non è approvato.**

Segue un ordine del giorno presentato dal senatore Libertini che è così formulato:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando la necessità, largamente riconosciuta, di cambiare radicalmente il sistema dei trasporti, con una netta riduzione percentuale del trasporto su gomma, un ruolo maggiore delle ferrovie, la riorganizzazione dei trasporti urbani in direzione del trasporto pubblico, la crescita del cabotaggio marittimo, un'attiva politica dell'economia marittima, la razionalizzazione dello sviluppo aereo;

riconoscendo che sinora un tale indirizzo, contenuto seppur in misura insufficiente nel piano generale dei trasporti del 1985, non si è affermato nei fatti ed anzi è stato da essi contraddetto;

valutando gli enormi danni che questa condizione generale provoca al paese sotto il profilo economico, ambientale, energetico, della sicurezza, del territorio,

impegna il Governo:

a presentare entro il 31 maggio una relazione al Parlamento nella quale si specifichino:

a) gli obiettivi quantitativi e qualitativi necessari per raggiungere in dieci anni un riequilibrio nel sistema dei trasporti in direzione delle ferrovie, del trasporto pubblico urbano, del cabotaggio, dell'integrazione e dell'intermodalità;

b) le risorse finanziarie necessarie per un tale riequilibrio scaglionate nel decennio;

c) gli strumenti legislativi, amministrativi e tecnici necessari per realizzare un tale programma».

(0/2944/2/8 Tab.10)

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Su questo ordine del giorno esprimo parere contrario in quanto nella premessa si denuncia una supposta inadempienza del Governo, e questa evidentemente non è la nostra impostazione.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi associo al parere del relatore.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/2/8 Tab.10.

**Non è approvato.**

Segue un ordine del giorno presentato dal senatore Libertini, così formulato:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando il drammatico crescente divario tra Nord e Sud nel campo dei trasporti e le conseguenze che si determineranno nel Mezzogiorno, anche in rapporto ai processi di unificazione europea,

impegna il Governo a:

1) garantire al Mezzogiorno la riserva del 40 per cento sugli investimenti nei trasporti;

2) garantire che sul totale degli investimenti al Sud per i trasporti (compreso il trasporto su gomma) il 50 per cento si dedichi alle ferrovie, il 30 per cento al trasporto pubblico urbano;

3) estendere fino a Reggio Calabria e a Bari il progetto dell'alta velocità ferroviaria;

4) immettere nella rete ferroviaria una adeguata quantità di treni ETR 450 X (Pendolino) per ottenere quel drastico accorciamento delle percorrenze che gli esperimenti delle ferrovie rivelano possibile in tutte le ferrovie del sud;

5) individuare obiettivi prioritari nella modernizzazione della rete ferroviaria e dei sistemi portuali del Mezzogiorno, e comunicarli al Parlamento».

(0/2944/3/8 Tab.10)

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente sono d'accordo sui punti 3) e 4) di questo ordine del giorno. Il primo e il secondo mi sembrano invece un po' demagogici, perchè già tutte le leggi prevedono una quota minima che debba andare al Sud e per il sistema dei trasporti non mi sembra questo il criterio più logico, perchè non è detto che nelle aree geografiche del Sud ci sia la maggiore domanda di trasporto.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Accolgo come raccomandazione questo ordine del giorno.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/3/8 Tab. 10.

**Non è approvato.**

Segue un ordine del giorno presentato dal senatore Libertini, che è così formulato:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando la necessità di superare gli enormi ritardi nella definizione dei valichi alpini per un adeguato sistema di trasporti con l'Europa;

considerando la assoluta necessità di garantire l'ambiente alpino,

impegna il Governo a:

1) definire e presentare al Parlamento un programma organico che definisca i valichi alpini sui quali intervenire con investimenti finalizzati entro l'orizzonte del 2020;

2) escludere ogni altro valico automobilistico, concentrando esclusivamente gli investimenti nelle ferrovie;

3) affrontare e risolvere la questione delle comunicazioni con la Francia, escludendo la Val di Susa (dove già esistono una ferrovia a doppio binario, una strada e un'autostrada), e concentrando l'impegno sui valichi ferroviari Ciriègia-Mercantour e Aosta-Martigny».

(0/2944/4/8 Tab.10)

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Il mio parere su questo ordine del giorno non è favorevole perchè per la verità il Governo ha già presentato un suo piano di intervento relativo ai valichi, e ne ha individuati tre che sono il Brennero, il Sempione e il Gottardo. Gli altri due punti mi sembrano di dettaglio e non hanno un rilievo generale.

LIBERTINI. Vorrei aggiungere che a mio avviso gli orientamenti del Governo sono notevolmente confusi in generale nella prospettiva di lungo periodo, con particolare riguardo alla Val di Susa. Quali sono i valichi da privilegiare?

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi associo alle considerazioni del relatore.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/4/8 Tab.10.

**Non è approvato.**

Segue l'ordine del giorno (0/2944/5/8 Tab.10) della senatrice Senesi e di altri senatori:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerato che la legge n. 385 del 1990 ha come obiettivo la velocizzazione della rete ferroviaria, il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie dell'Italia meridionale e insulare e la realizzazione o il potenziamento dei valichi ferroviari alpini per il triennio 1990-1992;

che il contratto di programma sottoscritto tra il Ministero dei trasporti e l'Ente Ferrovie dello Stato, per la durata di due anni, ha come obiettivo il potenziamento della rete ferroviaria nel Sud dell'Italia;

esprimendo preoccupazione per i ritardi che si registrano nell'attuazione dei piani approvati,

impegna il Governo:

ad attivare tutti gli atti e provvedimenti necessari affinché l'adempimento sottoscritto trovi piena attuazione, in particolare per quanto attiene la velocizzazione della rete ferroviaria meridionale ed insulare, e siano definiti gli studi necessari a rendere integrata la rete con il piano dell'alta velocità, che prevede il terminale sud a Napoli».

(0/2944/5/8 Tab.10)

SENESI, GAMBINO, PINNA

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole perchè è un atto dovuto; è una sollecitazione a sviluppare un programma già sottoscritto.



D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Anche il Governo è favorevole.

SENESI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/5/8 Tab.10, presentato dalla senatrice Senesi e da altri senatori.

**È approvato.**

Segue un ordine del giorno, del senatore Libertini:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando la grande decadenza di quella parte della rete ferroviaria che, molti anni fa, fu ceduta ai privati, e che oggi è ritornata allo Stato in condizioni spesso pietose;

considerando che sono trascorsi diversi anni da quando il Parlamento stanziò 5.000 miliardi, quale parte del programma necessario per riqualificare questa rete;

considerando che i compiti di coordinamento, progettazione, direzione dei lavori nell'utilizzo delle somme stanziare sono stati affidati alla Ferconsult, secondo modalità che hanno suscitato legittime critiche e riserve;

considerando il ritardo comunque grave nella ristrutturazione delle ferrovie in concessione,

impegna il Governo:

a) presentare entro il 31 gennaio 1992 una relazione al Parlamento nella quale siano specificati i seguenti elementi:

a) entità delle cifre stanziare ed effettivamente impegnate nella realizzazione delle opere al primo agosto 1991;

b) percentuali delle somme stanziare vincolate alla progettazione dei lavori;

c) quadro completo dei progetti di ristrutturazione;

d) indicazioni delle date finali per la piena realizzazione dei progetti, ed entità dell'ulteriore fabbisogno finanziario per ogni progetto».

0/2944/6/8 Tab.10

LIBERTINI

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Si tratta di richieste legittime che ogni parlamentare può avanzare al Ministero senza impegnare il Governo attraverso un ordine del giorno in sede di esame dei documenti di bilancio. Sono informazioni che il Ministero è tenuto a fornire ad ogni parlamentare. Comunque ritengo che l'ordine del giorno possa essere accolto come raccomandazione.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Concordo con il relatore.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/6/8 Tab.10.

**Non è approvato.**

Segue l'ordine del giorno 0/2944/7/8 Tab.10 del senatore Libertini:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che il treno ETR 450 X (pendolino) è atto a realizzare le comunicazioni su tutte le reti ferroviarie anche antiquate, e che il treno ad alta velocità ETR 500 presentata caratteristiche avanzate, e tale da produrre una nuova generazione di treni,

impegna il Governo:

ad agire perchè sia resa disponibile, entro un arco di tempo ravvicinato, una flotta di ETR 450 per cinquanta unità, e si organizzi una commessa al consorzio Trevi, tale da consentire il pieno utilizzo dell'ETR 500 su percorsi più veloci».

0/2944/7/8 Tab.10

LIBERTINI

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. È un atto di competenza dell'Ente ferrovie dello Stato e non del Governo. Possiamo tuttavia sollecitare una maggiore attenzione da parte dell'Ente ferrovie dello Stato prendendo atto, stando agli articoli apparsi sui quotidiani di oggi, che il presidente Necci ha promesso un ordine di 40 ETR 450. Esprimo pertanto parere negativo sull'ordine del giorno.

LIBERTINI. È il Governo che deve intervenire affinché l'Ente ferrovie dello Stato possa disporre delle necessarie risorse finanziarie. L'ETR 450 non ha bisogno di linee particolari; sono già stati fatti degli esperimenti e si è verificato che essi possono utilizzare tutte le tratte. Per fare soltanto un esempio, un ETR 450 dimezzerebbe il tempo di percorrenza da Cagliari a Sassari. Un investimento per l'acquisto di 50 «pendolini» cambierebbe il volto della rete ferroviaria italiana, soprattutto nelle regioni depresse. L'ETR 500 è un treno che consentirebbe di realizzare un salto di qualità, ed invece lo Stato ha cambiato direzione.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Il prodotto attualmente fornito dalle società costruttrici in Italia costa quasi il doppio dei prodotti analoghi forniti da altre industrie europee.

LIBERTINI. È ovvio che, se la commessa riguarda soltanto due treni, i costi di progettazione graveranno in maniera pesantissima, ma se la commessa fosse molto più consistente, si verificherebbe l'altissima redditività di quel tipo di investimento.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Anche il Governo esprime parere contrario sull'ordine del giorno in esame.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/7/8 Tab.10, presentato dal senatore Libertini.

**Non è approvato.**

Segue l'ordine del giorno 0/2944/8/8 Tab.10 del senatore Libertini:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che il progetto di «passante» ferroviario di Torino, in enorme ritardo di attuazione, risulta inadeguato a raccogliere il traffico che sarà prodotto dalla linea ad alta velocità Torino-Venezia,

impegna il Governo:

a far rivedere in tempi celeri il precedente progetto dell'Ente Ferrovie dello Stato, nel contesto di una più completa riorganizzazione del traffico ferroviario nell'area torinese».

0/2944/8/8 Tab.10

LIBERTINI

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. L'ordine del giorno pone un problema che dovrebbe spingere il Governo a fare un'analisi critica dell'intero progetto di «passante» ferroviario di Torino. Ritengo quindi che l'ordine del giorno possa essere accolto come raccomandazione.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Concordo con l'opinione del relatore.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PATRIARCA. Ci asteniamo.

MARIOTTI. Mi astengo.

MARNIGA. Dichiaro l'astensione del mio Gruppo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/8/8 Tab.10, presentato dal senatore Libertini.

**Non è approvato.**

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno presentato dal senatore Libertini, che così recita:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che dopo il 1988 vi è stata una vera e propria corsa alle alte retribuzioni nella sfera dirigente dell'Ente ferrovie dello Stato,

impegna il Governo:

a presentare al Parlamento, entro il 31 dicembre 1991, un'esauriente relazione che precisi l'ammontare delle retribuzioni del personale dirigente, le retribuzioni e i compensi assegnati per consulenze sia nel periodo tra il 1985 (inizio della riforma delle ferrovie) e il 1988, sia nel periodo tra il 1988 ad oggi, allorchè sono state insediate due gestioni commissariali che avevano anche il compito di moralizzare l'Ente».

0/2944/9/8 Tab.10

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Ritengo che questo ordine del giorno possa essere accolto come raccomandazione.

LIBERTINI. Vorrei aggiungere che questo ordine del giorno nasce dal fatto che non riesco ad avere informazioni dall'Ente e dal Ministero in questa materia.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto al parere del relatore.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PATRIARCA. Ci asteniamo.

MARIOTTI. Mi astengo.

MARNIGA. Dichiaro il voto di astensione del mio Gruppo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/9/8 Tab 10.

**Non è approvato.**

Segue un ordine del giorno presentato dai senatori Senesi e Pinna, che così recita:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

richiamato il grave disagio in cui vengono a trovarsi i passeggeri delle ferrovie italiane, sia per le condizioni di alcune stazioni ferroviarie delle grandi aree urbane del nostro paese, che per i borseggi, i furti e altri comportamenti molesti,

impegna il Governo:

a promuovere insieme all'Ente ferrovie dello Stato, le forze dell'ordine e gli enti locali interessati un piano di risanamento atto a garantire una frequentazione sicura di tali impianti».

0/2944/10/8 Tab.10

SENESI, PINNA

SENESI. Inviterei la Commissione a riflettere su questo ordine del giorno perchè chi oggi frequenta le stazioni trova i più disparati soggetti in queste sedi. Non è solo una questione di forze dell'ordine, perchè ci sono delle attività commerciali aperte all'interno delle stazioni che sono sotto la giurisdizione in termini di orari delle amministrazioni locali. Quindi io credo che un piano di presenza attiva permanente dentro le stazioni permetta che questi luoghi abbiano una vita più civile. Va tenuto in considerazione che ad una certa ora, a norma dei regolamenti comunali, tutti gli esercizi e i servizi interni alle stazioni debbano chiudere. Personalmente ritengo che la stazione come luogo debba essere più vissuto, per ridurre i fenomeni di microcriminalità presenti; non può essere più chiusa ad un certo orario. Il Governo si dovrebbe fare carico di questo problema perchè le stazioni sono uno dei punti più critici della città, per cui insisto per avere dal Governo un impegno preciso al riguardo.

PRESIDENTE. Sono favorevole a questo ordine del giorno, perchè mi sembra che le stazioni ferroviarie siano diventate terra di nessuno.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Parere favorevole.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Parere favorevole.

SENESI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/10/8 Tab.10.

**È approvato.**

Segue un ordine del giorno, presentato dal senatore Libertini, che così recita:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerati la gravissima crisi dei trasporti nelle aree urbane e l'impegno assurdamente ridotto dalla politica dei trasporti in questo campo, anche con stanziamenti finanziari continuamente decrescenti,

impegna il Governo:

a presentare al Parlamento entro il 31 dicembre 1991 un programma organico di sviluppo del trasporto pubblico nelle aree urbane con particolare riguardo alle aree metropolitane, nel quale siano contenuti i seguenti elementi;

a) indicazione degli obiettivi qualitativi e quantitativi nell'orizzonte temporale di cinque anni, dieci anni, quindici anni, atti a liberare le città dalla stretta del traffico, portando il trasporto pubblico all'85 per cento del trasporto totale;

b) indicazione del fabbisogno finanziario necessario per raggiungere questi obiettivi;

c) indicazione degli strumenti normativi necessari per realizzare il programma».

0/2944/11/8 Tab.10

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Ritengo che questo ordine del giorno possa essere accolto come raccomandazione, tenendo conto dei disegni di legge in materia attualmente all'esame dei due rami del Parlamento.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi rimetto al parere del relatore.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PATRIARCA. Ci asteniamo.

MARIOTTI. Mi astengo.

MARNIGA. Dichiaro il voto di astensione del mio Gruppo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/11/8 Tab.10.

**Non è approvato.**

Segue un ordine del giorno presentato dal senatore Libertini, che così recita:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che anche il trasporto pubblico è comunque fonte di serio inquinamento delle città,  
impegna il Governo:

a vincolare i contributi in conto capitale alle aziende di trasporto locale ad un programma che preveda entro dieci anni la trasformazione dell'intero parco autobus in filobus, autobus elettrici, autobus bimodali».

0/2944/12/8 Tab.10

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Ritengo che questo ordine del giorno potrebbe essere accolto come raccomandazione.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Mi associo al parere del relatore.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PATRIARCA. Ci asteniamo.

MARIOTTI. Mi astengo.

MARNIGA. Dichiaro il voto di astensione del mio Gruppo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/12/8 Tab.10.

**Non è approvato.**

Segue un ordine del giorno presentato dal senatore Libertini che così recita:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando le ipotesi che sono state avanzate per la privatizzazione dell'azienda ATAC di Roma, trasformandola in società per azioni; valutando l'assoluta impossibilità di un intervento del capitale privato in un'azienda che copre con i ricavi meno del 15 per cento dei costi;

ritenendo possibile ma pericolosa una soluzione che in realtà scorpori l'ATAC, assegnando ai privati le sue attività redditizie,

impegna il Governo:

a) a presentare al Parlamento, entro il 31 dicembre 1991, una relazione nella quale vi sia un'informazione esatta degli orientamenti del Governo e dei comuni sui processi eventuali di privatizzazione delle aziende di esercizio;

b) a vincolare l'erogazione di contributi di esercizio e contributi in conto capitale alle aziende di trasporto alla osservanza di precisi *standard* di servizio pubblico e alla regola secondo la quale si possono corrispondere ad aziende private contributi di esercizio non superiori al 15 per cento dei costi di esercizio».

0/2944/13/8 Tab.10

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Parere contrario.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/13/8 Tab.10.

**Non è approvato.**

Segue l'ordine del giorno 0/2944/14/8 Tab. 10 del senatore Libertini:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando i gravi inconvenienti che derivano da una gestione dello spazio aereo italiano assurdamente suddiviso tra l'assistenza al volo civile e quello militare, con un sistema anacronistico nel mondo aeronauticamente avanzato,

impegna il Governo:

ad operare con gli strumenti legislativi ed amministrativi in suo possesso per passare al moderno sistema di gestione integrata dello spazio aereo».

0/2944/14/8 Tab.10

LIBERTINI

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo si rimette al parere del relatore.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/14/8 Tab. 10, presentato dal senatore Libertini.

**È approvato.**

Passiamo ora all'esame degli emendamenti.

I senatori Crocetta e Libertini hanno presentato i seguenti emendamenti:

*Al capitolo 7304 (Concessione di contributi... derivanti dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato che le ferrovie... possono contrarre per la realizzazione degli investimenti), ridurre le previsioni di competenza da lire 350.000.000.000 a lire 200.000.000.000 (- 150.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 692.000.000.000 a lire 542.000.000.000 (- 150.000.000.000).*

11.Tab.10.1

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 7274 (Contributo nelle spese per la costruzione... di ferrovie metropolitane disposto anteriormente al 1° gennaio 1978), aumentare le previsioni di competenza da lire 20.066.667.000 a lire 40.056.667.000 (+ 19.990.000.000) e le previsioni di cassa da lire 39.000.000.000 a lire 59.000.000.000 (+ 20.000.000.000).*

*Conseguentemente, al capitolo 7202 (Spese per la realizzazione degli impianti... per gli accertamenti tecnici di competenza dei centri prove autoveicoli...) ridurre le previsioni di competenza da lire*



95.000.000.000 a lire 75.010.000.000 (- 19.990.000.000) e le previsioni di cassa da lire 150.000.000.000 a lire 130.000.000.000 (- 20.000.000.000).

11.Tab.10.2

CROCETTA, LIBERTINI

Al capitolo 7206 (Fondo comune per rinnovo impianti fissi e materiale rotabile delle ferrovie in regime di concessione...), aumentare le previsioni di competenza da lire 103.000.000.000 a lire 153.000.000.000 (+ 50.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 103.000.000.000 a lire 153.000.000.000 (+ 50.000.000.000).

Conseguentemente, al capitolo 7202 (Spese per la realizzazione degli impianti... per gli accertamenti tecnici di competenza dei centri prove autoveicoli...) ridurre le previsioni di competenza da lire 95.000.000.000 a lire 45.000.000.000 (- 50.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 150.000.000.000 a lire 100.000.000.000 (- 50.000.000.000).

11.Tab.10.3

CROCETTA, LIBERTINI

Al capitolo 7202 (Spese per la realizzazione degli impianti... per gli accertamenti tecnici di competenza dei centri prove autorevoli...) ridurre le previsioni di competenza da lire 95.000.000.000 a lire 65.000.000.000 (- 30.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 150.000.000.000 a lire 130.000.000.000 (- 20.000.000.000).

11.Tab.10.4

CROCETTA, LIBERTINI

Al capitolo 7277 (Concorso dello Stato nella spesa per il completamento della... linea della metropolitana di Napoli), aumentare le previsioni di competenza da lire 35.000.000.000 a lire 85.000.000.000 (+ 50.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 400.000.000.000 a lire 450.000.000.000 (+ 50.000.000.000).

Conseguentemente, al capitolo 7202 (Spese per la realizzazione degli impianti... per gli accertamenti tecnici di competenza dei centri prove autoveicoli...) ridurre le previsioni di competenza da lire 95.000.000.000 a lire 45.000.000.000 (- 50.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 150.000.000.000 a lire 100.000.000.000 (- 50.000.000.000).

11.Tab.10.5

CROCETTA, LIBERTINI

Al capitolo 7509 (Spese per la realizzazione delle opere... necessarie ad assicurare... il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali... di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa...), ridurre le previsioni di competenza da lire 300.000.000.000 a lire 100.000.000.000 (- 200.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 500.000.000.000 a lire 485.000.000.000 (- 15.000.000.000).

11.Tab.10.6

CROCETTA, LIBERTINI

Al capitolo 7601 (Spese per... nuovi approdi... per la razionalizzazione del traghettamento sullo stretto di Messina...), ridurre le previsioni

*dei residui da lire 150.000.000.000 a lire 100.000.000.000 (- 50.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 150.000.000.000 a lire 100.000.000.000 (- 50.000.000.000).*

11.Tab.10.7

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1004 (Compensi per lavoro straordinario al personale...), ridurre le previsioni di competenza da lire 1.156.000.000 a lire 656.000.000 (- 500.000.000) e le previsioni di cassa da lire 1.156.000.000 a lire 656.000.000 (- 500.000.000).*

11.Tab.10.8

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1559 (Acquisto... di mezzi di trasporto e di mezzi speciali...), ridurre le previsioni di competenza da lire 1.000.000.000 a lire 600.000.000 (- 400.000.000) e le previsioni di cassa da lire 1.100.000.000 a lire 600.000.000 (- 500.000.000).*

11.Tab.10.9

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1556 (Fitto di locali ed oneri accessori), ridurre le previsioni di competenza da lire 6.000.000.000 a lire 4.000.000.000 (- 2.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 6.000.000.000 a lire 5.000.000.000 (- 1.000.000.000).*

11.Tab.10.10

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1562 (Spese per studi di carattere tecnico...), ridurre le previsioni di competenza da lire 40.000.000 a lire 20.000.000 (- 20.000.000) e le previsioni di cassa da lire 200.000.000 a lire 127.804.000 (- 72.196.000).*

11.Tab.10.11

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1569 (Spese relative alla gestione delle attrezzature tecniche per i servizi della motorizzazione civile...), ridurre le previsioni di competenza da lire 9.000.000.000 a lire 6.000.000.000 (- 3.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 11.000.000.000 a lire 10.000.000.000 (- 1.000.000.000).*

11.Tab.10.12

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1577 (Spese telefoniche), ridurre le previsioni di competenza da lire 1.400.000.000 a lire 1.000.000.000 (- 400.000.000) e le previsioni di cassa da lire 1.400.000.000 a lire 1.200.000.000 (- 200.000.000).*

11.Tab.10.13

CROCETTA, LIBERTINI

Al capitolo 1652 (Sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie, tramvie extraurbane...), *ridurre le previsioni di competenza da lire 340.000.000.000 a lire 240.000.000.000 (- 100.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 340.000.000.000 a lire 240.000.000.000 (- 100.000.000.000).*

11.Tab.10.14

CROCETTA, LIBERTINI

Al capitolo 1653 (Spese di esercizio per gestioni dirette, a cura dello Stato, di ferrovie e di servizi di navigazione lacuali...), *aumentare le previsioni di competenza da lire 950.000.000.000 a lire 1.150.000.000.000 (+ 200.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 950.000.000.000 a lire 1.150.000.000.000 (+ 200.000.000.000).*

*Conseguentemente, al capitolo 1652 (Sovvenzioni per l'esercizio di ferrovie...) ridurre le previsioni di competenza da lire 340.000.000.000 a lire 140.000.000.000 (- 200.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 340.000.000.000 a lire 140.000.000.000 (- 200.000.000.000).*

11.Tab.10.15

CROCETTA, LIBERTINI

REZZONICO, *relatore alla Commissione.* Esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti presentati.

D'AMELIO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Anche il Governo esprime parere contrario.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli emendamenti.

SENESI. Signor Presidente, a nome del Gruppo comunista-PDS, annuncio l'astensione sugli emendamenti in esame.

*(Posti separatamente ai voti, vengono respinti gli emendamenti da 11.Tab.10.1 a 11.Tab.10.15).*

PRESIDENTE. L'esame degli emendamenti è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione sulla tabella 10 per quanto di competenza.

Propongo che tale incarico sia affidato al senatore Rezzonico.

Do lettura di uno schema di rapporto predisposto dal relatore Rezzonico con osservazioni che recepiscono alcuni temi emersi dal dibattito:

«L'8<sup>a</sup> Commissione del Senato esprime parere favorevole alla tabella 10 relativa al Ministero dei trasporti e alle parti connesse del disegno di legge finanziaria, rilevando l'opportunità di apportare le seguenti modifiche:

1) ripristino degli accantonamenti in tabelle A e B (per un totale di 200 miliardi nel triennio 1992-1994) relativi al disegno di legge sull'autotrasporto in conto terzi (S 2959), all'esame in sede legislativa dell'8<sup>a</sup> Commissione del Senato in seconda lettura;

2) previsione di un accantonamento di 50 miliardi per il 1992 in tabella B per gli investimenti relativi ai trasporti rapidi di massa, che nell'attuale impostazione della finanziaria sono previsti a partire dal 1993; ciò al fine di rendere possibile l'approvazione del disegno di legge all'esame delle competenti Commissioni VIII e IX della Camera dei deputati;

3) previsione di uno stanziamento o di un accantonamento in tabella B di 100 miliardi per i passanti ferroviari e i collegamenti ferroviari con gli aeroporti, onde accelerare il completamento dei lavori in atto;

4) previsione di un accantonamento in tabella A per un totale di 526 miliardi nel triennio 1992-1994 per la copertura degli oneri derivanti dal contratto nazionale degli autoferrotranvieri;

5) previsione di una voce di spesa o di un accantonamento in tabella B di 250 miliardi per il rifinanziamento degli interventi negli aeroporti di Fiumicino e Malpensa e di un incremento di 50 miliardi nella dotazione del capitolo 7501 relativo agli interventi da realizzare negli altri aeroporti del paese;

6) previsione di uno stanziamento di 50 miliardi per sovvenzioni di esercizio alle ferrovie concesse e alle gestioni commissariali;

7) previsione di un accantonamento in tabella A di 900 milioni per ciascuno degli anni dal 1992 al 1994 per la copertura del disegno di legge riguardante gli ispettori di volo;

8) ripristino degli accantonamenti in tabella B di cui alla legge finanziaria 1991 per conferimenti alla società Stretto di Messina per l'esecuzione del progetto di massima al fine di assicurare la copertura al disegno di legge governativo attualmente all'esame della Camera dei deputati.

Per quanto concerne i sistemi aeroportuali può essere previsto dal Ministero competente il prolungamento della durata della concessione di esercizio alle società interessate, in modo da favorire la raccolta di mezzi finanziari sul mercato privato, finalizzati all'ammodernamento del sistema.

In conclusione si sollecita il Governo a dare compiuta attuazione alla legge istitutiva del CIPET, con particolare riguardo alle norme relative all'accantonamento unico per investimenti nel settore dei trasporti».

SENESI. Noi ci siamo astenuti sugli emendamenti presentati dal senatore Libertini. Per quanto riguarda le osservazioni del relatore, prendiamo atto che molte delle modifiche avanzate sono state frutto delle nostre critiche e delle nostre osservazioni. Ovviamente ci riserviamo di presentare altri emendamenti in sede di Commissione bilancio e presenteremo anche una relazione di minoranza.

Mi sembra di aver capito che le osservazioni e le sollecitazioni avanzate dal senatore Rezzonico abbiano trovato un particolare impegno da parte del Ministro competente. Sostanzialmente vi è un'unità di intenti nel sostenere queste modifiche; occorrerà tuttavia misurare le intenzioni in particolare del Ministro dei trasporti in sede di esame del disegno di legge finanziaria da parte della 5<sup>a</sup> Commissione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno ulteriori osservazioni, il mandato a redigere un rapporto favorevole con osservazioni sulla tabella n. 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 3003 resta conferito al relatore Rezzonico.

Riprendiamo ora l'esame della tabella n. 11 e delle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

Passiamo all'esame degli ordini del giorno. Il primo ordine del giorno è stato presentato dal senatore Libertini e così recita:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando la tendenza manifestata da esponenti del Governo di procedere alla cessione ai privati dei centri di meccanizzazione postale costruiti con l'impegno dei contribuenti,

impegna il Governo:

a dismettere ogni scelta in tal senso».

0/2944/1/8 Tab.11

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Parere contrario.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Parere contrario.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/1/8 Tab.11.

**Non è approvato.**

Segue un ordine del giorno presentato dal senatore Libertini, che così recita:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che il trasporto di stampe commerciali è gestito dall'amministrazione delle Poste con tariffa sottocosto;

che detto trasporto ingombra e rallenta la distribuzione del resto del trasporto postale,

impegna il Governo:

ad elevare le tariffe per le stampe commerciali a livello di costo, riducendo nel contempo le tariffe postali della posta ordinaria».

0/2944/2/8 Tab.11

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Potrei esprimere parere favorevole su questo ordine del giorno alla condizione che il senatore Libertini eliminasse il periodo relativo alla riduzione delle tariffe postali per la posta ordinaria. Il resto dell'ordine del giorno riprende nella sostanza un ordine del giorno già approvato all'unanimità dalla Commissione nella discussione della passata finanziaria.

LIBERTINI. Non accetto questo suggerimento e mantengo il mio ordine del giorno nella versione originaria.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. A questo punto il mio parere è contrario.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Parere contrario.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/2/8 Tab.11.

**Non è approvato.**

Segue un ordine del giorno presentato dal senatore Libertini, che così recita:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che trasferimenti e assunzioni del personale delle poste sono terreno di clientelismo e di irrazionale distribuzione delle forze,

impegna il Governo:

a presentare in Parlamento, entro il 31 dicembre 1992 una relazione nella quale si fornisca un elenco esatto dei trasferimenti e delle assunzioni nel periodo 1988-91, distinti per regione e un quadro della distribuzione complessiva del personale tra i vari impianti e le varie attività».

0/2944/3/8 Tab.11

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Questo ordine del giorno potrebbe essere accolto come racconiazione.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Concordo con il relatore.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PATRIARCA. Ci asteniamo.

MARIOTTI. Mi astengo.

MARNIGA. Dichiaro il voto di astensione del mio Gruppo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/3/8 Tab.11.

**Non è approvato.**

Segue l'ordine del giorno 0/2944/4/8 Tab.11, presentato dal senatore Libertini:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che lo sviluppo del sistema di meccanizzazione postale ha prodotto diseconomie e sprechi che hanno condotto anche a interventi del Parlamento,

impegna il Governo:

a presentare al Parlamento entro il 31 gennaio 1992 un rapporto dal quale risultino con chiarezza:

a) gli investimenti effettuati finora nella meccanizzazione postale;

b) il rapporto tra questi investimenti e la lavorazione della posta per aree geografiche;

c) l'incidenza della meccanizzazione postale sull'occupazione con riferimento ai volumi di traffico».

0/2944/4/8 Tab.11

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

ANDÒ. *relatore alla Commissione*. Non avrei nulla in contrario ad accoglierlo come raccomandazione se non vi fosse la premessa, laddove si asserisce che vi sono diseconomie e sprechi. Quindi, esprimo parere contrario.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Parere contrario.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/4/8 Tab.11.

**Non è approvato.**

Segue l'ordine del giorno presentato dal senatore Libertini, che così recita:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che la RAI-TV è ormai rigidamente lottizzata tra i partiti e viene meno ai suoi compiti di corretta e oggettiva informazione giornalistica, applicando censura e distorsione delle notizie,

impegna il Governo:

a) ad adottare le misure necessarie allo scopo di sopprimere il canone di abbonamento alla RAI-TV e di eliminare contemporaneamente il limite alla raccolta di pubblicità, così che la RAI-TV si collochi sul mercato in concorrenza e a pari condizioni con altri soggetti;

b) a definire una sovvenzione di esercizio alla RAI-TV che sia commisurata, con imputazione programmata e precisa dei costi, ai servizi che siano di volta in volta richiesti, nell'interesse pubblico, dal Parlamento;

c) a trasformare le dotazioni di capitale in vere e proprie ricapitalizzazioni della RAI secondo criteri di economicità e redditività che vigono per le ricapitalizzazioni delle società private».

0/2944/5/8 Tab.11

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Parere contrario, anche perchè la materia dovrebbe essere oggetto di un'iniziativa legislativa, e non di un ordine del giorno in questa sede.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Parere contrario.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/5/8 Tab.11.

**Non è approvato.**

Segue un ordine del giorno presentato dal senatore Libertini, che così recita:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerando che la RAI-TV è rigidamente lottizzata e pratica una sistematica politica di censura e di distorsione dell'informazione, venendo meno alla sua funzione di servizio pubblico nell'interesse di tutti i cittadini,

impegna il Governo:

a porre in atto tutte le misure necessarie per riportare il servizio pubblico radio-televisivo ai suoi compiti di oggettività e di corretta informazione giornalistica».

0/2944/6/8 Tab.11

LIBERTINI

LIBERTINI. Si illustra da sè.



ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Il parere è contrario, anche se ciò non toglie che in proposito alcune insoddisfazioni emergano.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Parere contrario.

LIBERTINI. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/6/8 Tab.11.

**Non è approvato.**

Segue l'ordine del giorno 0/2944/7/8 Tab.11 del senatore Pinna e di altri senatori:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerato che la Corte dei conti, in riferimento ai programmi di intervento per il recupero della qualità dei servizi, di posta, di bancoposta e telematica pubblica finanziati dalle legge n. 39 del 1982 e n. 43 del 1991 rileva che: "mancano in particolare elementi di conoscenza che consentano di comparare, ad esempio, il livello dei costi dichiarati rispetto a quelli ottimali di mercato, l'incremento dei costi a seguito di eventuali ritardi nella realizzazione delle opere, le modifiche tecniche e volumetriche che possano aver inciso sull'entità degli oneri assunti";

richiamato che anche il Parlamento ha più volte sollecitato un'analisi della congruità dei costi delle opere realizzate in regime di concessione dalla Elsag e dalla Italtel rispetto ai prezzi di mercato,

impegna il Governo:

a fornire alle Commissioni parlamentari tutti gli elementi conoscitivi utili ad accertare la congruità dei prezzi concordati tra l'amministrazione postale e le richiamate società, rispetto a quelli di mercato, in ordine agli investimenti di cui alle leggi n. 39 e n. 43 e alla legge n. 887 del 1985».

0/2944/7/8 Tab.11

PINNA, SENESI, GAMBINO

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Valuti il Governo se accettare l'ordine del giorno come raccomandazioni. Personalmente esprimo parere contrario perchè ritengo che il Governo, in un sistema istituzionale corretto, debba inviare i dati alla Corte dei conti. Seguendo l'indicazione dell'ordine del giorno, si innescherebbe un meccanismo parlamentare coperto da procedure regolamentari di tipo diverso. Ciò non toglie che i dati in questione possano essere utilizzati come normale strumento dell'attività ispettiva del Parlamento.

PRESIDENTE. Accantoniamo momentaneamente l'ordine del giorno 0/2944/7/8 Tab.11, presentato dal senatore Pinna e da altri senatori.

Segue l'ordine del giorno 0/2944/8/8 Tab.11 del senatore Pinna e di altri senatori:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

considerato che l'amministrazione postale individua nell'insufficienza degli organici una delle ragioni di inadeguatezza del servizio mentre per conto è in aumento il numero dei dipendenti comandati e di quelli collocati fuori ruolo (1887 unità nel 1990 a fronte delle 1634 nel 1988),

impegna il Governo:

a fornire al Parlamento il quadro del personale comandato o distaccato a qualsiasi titolo presso altre amministrazioni».

0/2944/8/8 Tab.11

PINNA, GAMBINO, SENESI

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Non ho nulla in contrario a che venga accolto come raccomandazione.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno come raccomandazione.

PINNA. Insisto per la votazione.

PATRIARCA. Ci asteniamo.

MARIOTTI. Mi astengo.

MARNIGA. Dichiaro il voto di astensione del mio Gruppo.

LIBERTINI. Voterò a favore dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/8/8 Tab.11, presentato dal senatore Pinna e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Segue l'ordine del giorno 0/2944/9/8 Tab.11 del senatore Pinna e di altri senatori:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

richiamato l'aumento allarmante, nel corso del 1991, del numero delle rapine agli uffici postali e ai mezzi portavalori, e i conseguenti danni alle persone e al bilancio dello Stato,

impegna il Governo:

ad accelerare i programmi per dotare di sistemi di allarme e di strutture di difesa passiva gli uffici che ne sono privi, specie nelle aree a maggior rischio, e a un più puntuale impiego delle scorte armate dei mezzi portavalori;

a fornire alle Commissioni parlamentari i dati conoscitivi sull'evoluzione del fenomeno negli ultimi anni, l'ammontare dei danni all'erario, le risorse investite nelle misure di prevenzione».

0/2944/9/8 Tab.11

PINNA, SENESI, GAMBINO

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole all'accoglimento dell'ordine del giorno come raccomandazione.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

PINNA. Insisto per la votazione.

PATRIARCA. Ci asteniamo.

MARIOTTI. Mi astengo.

MARNIGA. Dichiaro il voto di astensione del mio Gruppo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/9/8 Tab.11, presentato dal senatore Pinna e da altri senatori.

**Non è approvato.**

Segue l'ordine del giorno 0/2944/10/8 Tab.11 del senatore Andò e di altri senatori:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente,

con riferimento alla legge n. 110 del 23 marzo 1991 che modifica l'articolo 9 della legge n. 39 del 1982, in materia di alloggi di servizio per il personale postelegrafonico;

considerato che i soggetti beneficiari della legge recentemente approvata erano gli assegnatari di alloggi di servizio dell'amministrazione postale e dell'ASST e che tale legge, nella sua applicazione, ha determinato situazioni contraddittorie, con provvedimenti di sfratto a carico di un numero modesto di assegnatari,

considerato che i provvedimenti di sfratto si eseguirebbero in realtà territoriali ad alta densità abitativa, creando situazioni difficili per i nuclei familiari;

in attesa di modifiche e integrazioni alla legge n. 110 del 1991,

impegna il Governo:

ad emanare apposite direttive, volte a sospendere ogni provvedimento di sfratto».

0/2944/10/8 Tab.11

ANDÒ, PATRIARCA, NIEDDU, SENESI, LIBERTINI, MARIOTTI, VELLA

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno in esame.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/10/8 Tab.11, presentato dal senatore Andò e da altri senatori.

**È approvato.**

Passiamo ora all'esame degli emendamenti presentati alla tabella 11. Ne do lettura:

*Al capitolo 346 (Spese per il trasporto degli effetti postali sulle linee di navigazione aerea), della spesa del bilancio di previsione dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, appendice n. 1 alla tabella 11, ridurre le previsioni di competenza da lire 160.000.000.000 a lire 120.000.000.000 (- 40.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 160.000.000.000 a lire 120.000.000.000 (- 40.000.000.000).*

12.Tab.11.1

PINNA, GAMBINO, SENESI

*Al capitolo 189 (Canoni relativi a concessioni per l'installazione...), dell'entrata del bilancio di previsione dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni (Appendice n. 1), aumentare le previsioni di competenza da lire 2.000.000.000 a lire 6.000.000.000 (+ 4.000.000.000) e le previsioni di cassa da lire 2.000.000.000 a lire 6.000.000.000 (+4.000.000.000).*

12.Tab.11.2

PINNA, GAMBINO, SENESI

*Al capitolo 1015 (Premio industriale al personale in servizio presso gli organi centrali del Ministero), ridurre le previsioni di competenza da lire 93.000.000 a lire 70.000.000 (- 23.000.000) e le previsioni di cassa da lire 93.000.000 a lire 70.000.000 (- 23.000.000).*

12.Tab.11.3

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1083 (Rimborso... stipendi... personale addetto al Gabinetto...), ridurre le previsioni di competenza da lire 830.000.000 a lire 795.000.000 (- 35.000.000) e le previsioni di cassa da lire 1.500.000.000 a lire 795.000.000 (- 705.000.000).*

12.Tab.11.4

CROCETTA, LIBERTINI

*Al capitolo 1004 (Compensi per lavoro straordinario...), ridurre le previsioni di competenza da lire 731.000.000 a lire 300.000.000 (- 431.000.000) e le previsioni di cassa da lire 731.000.000 a lire 300.000.000 (- 431.000.000).*

12.Tab.11.5

CROCETTA, LIBERTINI

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere contrario sul complesso degli emendamenti presentati per motivi tecnici, dato che si tratta di modifiche di convenzioni e di atti contrattuali. Prego comunque il Governo di prendere in considerazione soprattutto l'emendamento 12.Tab.11.1 relativo al capitolo 346.

La valutazione in ogni caso non va riferita al merito, ma riguarda l'aspetto finanziario dato che siamo nell'ambito dell'ipotesi di una sottovalutazione di entrate.

NEPI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Concordo con il parere espresso dal relatore.

PINNA. Signor Presidente, a proposito in particolare dell'ordine del giorno 0/2944/7/8 Tab.11 precedentemente accantonato, ma più in generale su tutti gli altri ordini del giorno ed emendamenti, ho l'impressione che il nostro lavoro sia stato una sorta di adempimento burocratico, una sorta di rito rispetto al quale io sono molto critico. Ho l'impressione che nei pareri del relatore e del Governo non vi sia una valutazione di merito sulle proposte che sono state fatte. Le considerazioni sono abbastanza evasive. Io ho richiamato con l'ordine del giorno n. 7 il fatto che attraverso la legge n. 39 del 1982, la n. 43 del 1991 e la n. 887 del 1985, si sono investite risorse pubbliche per 12.500 miliardi complessivamente. Ora, la Corte dei conti dichiara nella relazione sull'anno finanziario 1990 di non essere in grado di valutare la congruità rispetto ai prezzi di mercato dei costi delle opere realizzate dall'Elsag e dall'Italposte. È da anni che il Parlamento insiste per avere elementi che consentano di esercitare, come richiamava il relatore, quel ruolo ispettivo e di controllo, e questi elementi non li ha mai avuti. Tanto che adesso - e lo dico con rammarico - si arriva anche a fare delle battute su questo; si presentano delle interrogazioni in proposito e non si hanno risposte, si presentano degli ordini del giorno e qualche collega scherzosamente ribatte dicendo che si dovrebbe presentare una nuova interrogazione. Questo modo di comportarsi è assolutamente inaccettabile ed io voglio denunciarlo con la massima forza: si tratta di 12.500 miliardi e nessuno, tranne l'amministrazione delle poste, l'Elsag e l'Italposte sa se sono stati spesi nel modo dovuto. Il Parlamento non è in grado di accertarlo, la Corte dei conti dichiara di non saperne niente, di non avere gli elementi anch'essa per accertarlo. Vi è un elemento di omertà, non so come definirlo, non trovo un'altra espressione.

Per quanto riguarda gli altri ordini del giorno, a proposito del personale comandato e così via, non ho ben compreso perchè si dovrebbero accogliere queste richieste in termini di raccomandazione. Vogliamo introdurre qualche elemento di trasparenza? È davvero impossibile per il Governo far conoscere dove sono queste figure comandate e qual è la motivazione che induce a comandarle? Non riesco a comprendere: ci si lamenta che il personale dell'amministrazione postale è insufficiente; abbiamo introdotto nel decreto fiscale di luglio una deroga rispetto al blocco delle assunzioni a favore dell'amministrazione postale, poi scopriamo che dal 1988 al 1990 le persone comandate sono cresciute di oltre 200 unità e sono 2.000 ormai su 130.000 dipendenti dell'amministrazione postale. Si tratta di fare

chiarezza; altrimenti mi avvalgo di un'altra facoltà di parlamentare e chiedo al presidente Bernardi che la Commissione chieda al Governo di inviare in Commissione tutti gli atti relativi al personale comandato o distaccato dell'amministrazione postale.

Per quanto riguarda infine i mezzi portavalori, la sicurezza e così via, il nostro ordine del giorno non è casuale; vi è un incremento esponenziale in alcune aree del paese delle rapine, vi è una situazione di insicurezza del personale degli uffici postali, vi sono delle situazioni in cui nell'arco di un anno si sono verificate tre rapine nello stesso ufficio postale. È quindi evidente che quei funzionari, quei dipendenti vivono una situazione di ansia, di angoscia continua e lo stesso si sta verificando per quanto riguarda i mezzi di trasporto; anche su questo le risorse previste nei documenti finanziari sono modeste e noi riteniamo che si tratta di un elemento su cui fare chiarezza. L'esigenza di avere dati su cui fare dei raffronti è dettata dal fatto che siamo convinti che ad investire in barriere antirapina, in mezzi di difesa passiva, si risparmierebbe rispetto a quanto l'amministrazione sta perdendo a seguito delle rapine.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Ho già detto che l'ordine del giorno su Elmag e Italtel è perfettamente accettabile, solo che l'impegno del Governo deve essere di inviare questa documentazione alla Corte dei conti, perchè il nostro ruolo istituzionale è diverso e quindi gli strumenti da attivare sono diversi.

Non nego che per il Parlamento sia opportuno possedere questi documenti, ma contesto che lo strumento indicato sia quello corretto da un punto di vista regolamentare. Insisto pertanto nel dire che un ordine del giorno riguardante conseguenze di carattere finanziario non può essere accolto se non come raccomandazione perchè resta in capo al Governo la valutazione di come utilizzare le somme e predisporre le risorse finanziarie.

Per quanto riguarda la questione relativa al personale, nutro alcune riserve sulle premesse, in ordine cioè al riconoscimento di una carenza di organico come elemento addotto dall'amministrazione postale per giustificare le discrasie del servizio nel momento in cui quella stessa amministrazione ed il Governo hanno ritenuto che la riduzione di organico fosse un dato positivo per la gestione politica del Ministero.

LIBERTINI. Dichiaro il voto favorevole su tutti gli emendamenti che recano come prima firma quella del senatore Pinna.

PRESIDENTE. In riferimento ad alcune espressioni molto pesanti che sono venute dai colleghi che hanno partecipato a questa discussione, vorrei sottolineare la necessità di fare un po' di autocensura. In realtà forse non abbiamo pienamente utilizzato le nostre facoltà; ad esempio, in sede di Ufficio di Presidenza, non abbiamo mai fissato una data, da comunicare al Governo, per la risposta alle interrogazioni presentate.

LIBERTINI. Sono un affezionato degli strumenti delle interrogazioni e delle interpellanze che però a me sembrano caduti in desuetu-

dine. Personalmente considero necessario fissare un giorno a settimana per la loro discussione in Aula. Ritengo altresì opportuno stabilire la prassi di riunioni periodiche in Commissione allo stesso scopo.

PRESIDENTE. Sono d'accordo sulla opportunità di discutere periodicamente in Commissione sulle interrogazioni e sulle interpellanze presentate, ma concordo anche con il senatore Andò circa il fatto che non possiamo diventare una Commissione di inchiesta che svolga indagini su tutti gli argomenti oggetto di sindacato ispettivo.

Possiamo impegnare il Governo a fornire alla Corte dei conti gli elementi necessari alla sua valutazione. In questo senso andrebbe modificato l'ordine del giorno che così potrebbe essere accettato dal Governo.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Concordo con le valutazioni espresse dal Presidente ed invito il senatore Pinna a modificare di conseguenza il suo ordine del giorno.

PINNA. Alla luce delle dichiarazioni del presidente Bernardi, accolgo la proposta di riformulazione avanzata dal relatore Andò tesa a sostituire alle parole «alle Commissioni parlamentari» le altre «alla Corte dei conti».

Vorrei inoltre far rilevare come il Governo, analogamente a quanto avviene per altri aspetti riguardanti il bilancio, debba promuovere una indagine volta ed esprimere una valutazione da mettere a disposizione dei parlamentari i quali, senza per questo volersi sostituire alla Corte dei conti o costituirsi in Commissione di indagine, possano almeno essere informati in modo da esprimere le proprie valutazioni. Occorre fare trasparenza sull'utilizzo delle risorse e visto che il Parlamento non può chiedere tutti gli atti al fine di valutare la congruità dei prezzi, che sia il Governo di sua iniziativa a sottoporre all'attenzione del Parlamento stesso i documenti che attestino la correttezza del suo operato.

Insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

LIBERTINI. Annuncio il mio voto favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2944/7/8 Tab. 11, precedentemente accantonato, nel nuovo testo.

**È approvato.**

Passiamo ora alla votazione degli emendamenti presentati alla Tabella 11.

*(Posti separatamente ai voti, vengono respinti gli emendamenti da 12.Tab.11.1 a 12. Tab.11.5).*

PRESIDENTE. L'esame degli emendamenti è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione sulla tabella 11 per quanto di competenza.

Propongo che tale incarico sia affidato al relatore, senatore Andò.

Poichè nessuno domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti la proposta di conferire al relatore il mandato di redigere il rapporto favorevole, con osservazioni, sulla tabella 11 e sulle parti ad essa connesse del disegno di legge n. 3003.

**È approvata.**

PINNA. Signor Presidente, annuncio la presentazione di un rapporto di minoranza.

PRESIDENTE. Il rapporto sottoscritto dal Gruppo del partito democratico della sinistra sarà trasmesso alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente come rapporto di minoranza.

*I lavori terminano alle ore 12.*



VENERDÌ 27 DICEMBRE 1991

**Presidenza del Presidente BERNARDI**

*I lavori hanno inizio alle ore 11,15.*

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994**» (2944-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 e relativa nota di variazioni (**Tablelle 9 e 9-quater**)

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)**» (3003-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Esame congiunto. Rapporto favorevole, ai sensi dell'articolo 126 del Regolamento)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione, l'esame congiunto, per quanto di competenza, dei disegni di legge: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1992 e bilancio pluriennale per il triennio 1992-1994» - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1992 e relativa Nota di variazioni (tablelle 9 e 9-quater) e «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992)», già approvati dal Senato e modificati dalla Camera dei deputati.

In sostituzione dei relatori, senatori Marniga, Mariotti, Andò e Rezzonico, svolgerò io stesso la relazione sulle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati.

Per quanto riguarda gli articoli del disegno di legge finanziaria 1992, non vi sono modifiche di competenza dell'8<sup>a</sup> Commissione.

Con riferimento alla tabella A, è stato inserito, nell'ambito del Ministero dei trasporti, l'accantonamento «Interventi urgenti in favore del personale della Direzione generale dell'aviazione civile nonchè per l'assunzione a termine degli ispettori di volo» (per un importo di 5, 5 miliardi per ciascuno degli anni dal 1992 al 1994). È stato inoltre elevato da 40 a 50 miliardi l'importo per il 1992 dell'accantonamento (sotto la voce Ministero della marina mercantile) «Interventi vari di competenza del Ministero, compreso l'aumento del contributo in favore del CIRM, anche fermo biologico ed eventi eccezionali e calamitosi».

Per quanto riguarda la tabella B, sotto la voce Ministero dei lavori pubblici, è stato inserito l'accantonamento «Norme recanti disposizioni

finanziarie per l'abrogazione dell'articolo 15 della legge n. 1402 del 1951 (piani di ricostruzione), successive modificazioni ed integrazioni, e per il completamento dei lavori, nonché in relazione ad intervenute sentenze passate in giudicato (rate ammortamento mutui)», con un importo di 35 miliardi per il 1993 e il 1994; inoltre, è stato aggiunto un importo di 20 miliardi per il 1992 con riferimento all'accantonamento riguardante l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati.

Per quanto riguarda poi gli interventi per l'edilizia storico-artistico monumentale, gli importi assegnati in sede di esame da parte del Senato al Ministero dei lavori pubblici sono stati divisi tra il medesimo Ministero e l'Amministrazione per i beni culturali ed ambientali. Per quanto riguarda il Ministero dei trasporti è stato aggiunto l'accantonamento «Fondo per la dotazione dei mezzi pubblici di trasporto di sistemi che consentano l'accesso ai cittadini portatori di *handicap*» (20 miliardi per il 1992); inoltre, è stata riformulata l'intestazione di un altro accantonamento che ora recita: «Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione e in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali e di collegamento ferroviario con aree aeroportuali ed espositive, nonché trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani (limiti di impegno)».

Con riferimento al Ministero della marina mercantile, è stato inserito l'accantonamento «Interventi a favore del cabotaggio» con importi di 20, 30 e 30 miliardi rispettivamente per gli anni 1992, 1993 e 1994.

Per quanto riguarda la tabella C, è stato ridotto di 500 miliardi per il 1992 il contributo corrente e in conto capitale all'ANAS (legge 7 febbraio 1961, n. 59, modificata dall'articolo 3 della legge 21 aprile 1962, n. 181). Inoltre, si è stabilito che gli stanziamenti per l'ANAS per il 1993 e il 1994 comprendono 360 miliardi per ciascuno degli anni 1993 e 1994 concernenti l'ammortamento di un ulteriore mutuo di lire 2.100 miliardi da assumere nel secondo semestre 1992, in aggiunta al complessivo programma di 8.000 miliardi di mutui per il quadriennio 1991-1994 autorizzato con la legge finanziaria 1991 (nel testo del Senato le cifre erano rispettivamente 340 e 2.000).

In tabella F, per quanto riguarda il contributo straordinario all'ANAS per gli anni 1987-1990, gli importi del 1992 e del 1993 sono rispettivamente ridotti da 423 a 378 miliardi e da 700 a 630 miliardi ed è corrispondentemente aggiunto un importo di 115 miliardi per il 1995.

Per quanto riguarda gli stati di previsione dei diversi Ministeri, si fa presente che le tabelle 10 (Trasporti), 11 (Poste) e 17 (Marina mercantile) non hanno subito variazioni nel corso dell'esame presso l'altro ramo del Parlamento.

Per quanto riguarda la tabella 9 (Lavori pubblici), come si riporta in allegato, è diminuito di 100 miliardi per il 1992 il contributo dello Stato (in relazione alla variazione di cui alla tabella C della finanziaria) e di 45 miliardi la somministrazione del Ministero del tesoro per gli investimenti di cui al programma triennale e al piano decennale (in applicazione della rimodulazione di cui alla tabella F della finanziaria).

Tali riduzioni nelle entrate hanno come conseguenza, nelle spese in conto capitale, la riduzione di 100 miliardi per il 1992 per lavori di sistemazione generale e di miglioramento della rete delle strade statali e di 45 miliardi per il 1992 nella spesa per interventi di cui al programma triennale e al piano decennale.

Onorevoli colleghi, sono queste le modifiche introdotte dall'altro ramo del Parlamento, sulle quali vi invito, data l'urgenza di approvare i documenti di bilancio, ad esprimere un parere favorevole.

Dichiaro aperta la discussione generale.

PATRIARCA. Signor Presidente, desidero soltanto esprimere il rammarico per il fatto che si prende di mira sempre l'ANAS quando si decidono di apportare tagli alla spesa pubblica, nonostante che sui programmi di tale Azienda ci sia stato già l'impegno da parte del Governo e dei Ministeri di spesa relativamente ai presunti mutui di 4.500 miliardi che dovevano servire a completare lo stralcio del piano decennale che avevamo con tanta sollecitudine approvato.

Indubbiamente questo dato determina una serie di preoccupazioni, anche perchè in una parte dell'opinione pubblica si è venuto formando il convincimento che gli stanziamenti previsti a favore dell'ANAS siano una sorta di dissipazione rispetto sia al territorio, sia all'impegno di spesa. Non si guarda invece alla situazione di enorme difficoltà integrata specialmente dalla mancata o inadeguata manutenzione ordinaria e straordinaria della nostra rete autostradale, che avrebbe certamente comportato da parte dell'autorità competente un maggiore investimento.

Nonostante queste preoccupazioni, esprimiamo un parere favorevole.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Non avendo altro da aggiungere alla relazione iniziale, rinuncio a svolgere la replica.

PRANDINI, *ministro dei lavori pubblici*. Signor Presidente, non posso che ringraziare il senatore Patriarca per questa sua sottolineatura, che esprime anche tutta la mia perplessità circa una continua riaffermazione di un atteggiamento particolarmente dannoso per la politica infrastrutturale del paese che riguarda l'attività dell'ANAS.

Credo che queste ondate irrazionali purtroppo porteranno negli anni a venire certamente conseguenze non modeste per la nostra economia e soprattutto per una moderna organizzazione dei servizi a supporto del mondo del lavoro e della produzione. Ma, tant'è, siamo in terza lettura e abbiamo avuto già molte occasioni per soffermarci su questo argomento. Non c'è peggior sordo di chi non vuole ascoltare. Anche alla Camera dei deputati abbiamo assistito altre volte a questi atteggiamenti che hanno ben poco di razionale e che sono del tutto inadeguati rispetto ai bisogni del paese.

BERNINI, *ministro dei trasporti*. Esprimo due piccole soddisfazioni, la prima perchè la Camera dei deputati ci ha consentito di avere ciò che

avevamo tentato inutilmente di ottenere al Senato, cioè uno stanziamento per gli ispettori di volo. L'emendamento relativo era stato presentato qui al Senato, ma è stato approvato dall'altro ramo del Parlamento.

La seconda soddisfazione nasce dal fatto che, pur tardivamente, con somme inadeguate, il principio di una revisione dei sistemi ferroviari passanti e delle ferrovie urbane è stato sancito nel disegno di legge finanziaria. Ci sono ancora molte cose in sospeso rispetto a quanto avevamo desiderato che fosse riconosciuto, ma poichè siamo in terza lettura non c'è che da fermarsi qui chiedendo il parere favorevole della Commissione.

PRESIDENTE. Non sono stati presentati nè ordini del giorno, nè emendamenti.

Rimane da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione sulle tabelle 9 e 9-*quater* per quanto di competenza.

Propongo che tale incarico sia affidato a me stesso, che ho svolto funzioni di relatore alla Commissione.

VELLA. Una brevissima dichiarazione di voto sul rapporto relativo alle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati.

Noi riteniamo che ancora una volta sia stata messa in evidenza la necessità di apportare radicali modifiche alle procedure attraverso le quali si deve pervenire alla approvazione di una legge finanziaria, in un quadro più approfondito e più armonico e in una correlazione forse migliore tra le due Camere.

Non c'è dubbio che il Senato aveva espresso pareri approfonditi, per cui la modifica di alcuni punti delle tabelle operata dalla Camera dei deputati non ci soddisfa pienamente. Ci rendiamo conto che ancora una volta si prende da una parte per togliere dall'altra, ma è evidente che si tratta di un meccanismo quasi automatico che purtroppo noi dobbiamo accettare.

Anch'io credo di poter esprimere perplessità e preoccupazioni per alcuni dati di fatto relativamente al settore dei lavori pubblici e all'ANAS. In particolar modo la preoccupazione prioritaria è quella relativa alla riduzione delle spese di investimento proprio nel settore della realizzazione delle grandi infrastrutture dove registriamo la riduzione degli stanziamenti sia per la realizzazione del programma triennale che del piano decennale dell'ANAS. Questa insoddisfazione viene in qualche misura colmata dalla positiva impostazione data ad alcune tabelle. Anche il Ministro dei trasporti faceva riferimento allo stanziamento che ci consentirà di approvare il disegno di legge relativo all'assunzione a termine degli ispettori di volo che noi non abbiamo potuto approvare perchè la Commissione bilancio aveva fatto delle osservazioni sulla carenza della copertura finanziaria. L'introduzione di questo stanziamento ci rincuora, perchè possiamo approvare una norma molto importante.

Poi, abbiamo apprezzato alcune specifiche destinazioni di nuovi finanziamenti al settore ambientale, al settore delle attività economiche sul mare, del fermo biologico, a favore di eventuali situazioni calamitose eccezionali, infine anche le finalità dirette alla eliminazione delle barriere architettoniche per i cittadini portatori di *handicaps*.

Tutto questo noi lo apprezziamo e quindi esprimiamo parere positivo sulle variazioni operate dall'altro ramo del Parlamento. Non c'è dubbio però che le accogliamo perchè siamo consapevoli che non possono essere varate nuove modifiche da parte del Senato in quanto impedirebbero l'approvazione della legge finanziaria nei termini dovuti e darebbero luogo all'esercizio provvisorio. Pertanto, come Gruppo socialista, esprimiamo il nostro voto favorevole.

PRESIDENTE. Al termine di una legislatura che ha visto sempre penalizzato il settore stradale, come se equivallesse ad una devastazione del territorio e dell'ambiente, non si può non ripetere per l'ennesima volta un dato sconcertante: siamo il quart'ultimo paese d'Europa per quanto riguarda il rapporto strade-territorio, mentre siamo il primo paese d'Europa per quanto riguarda la densità dei veicoli sulle strade. Infatti, secondo il piano generale dei trasporti abbiamo una densità di 82 veicoli per ogni chilometro di strada, con una situazione di pericolosità perchè una altissima percentuale di strade nazionali e provinciali resta al di sotto degli *standards* medi di sicurezza voluti dalla CEE. Tutto questo comporterebbe un diverso approccio al sistema stradale, ma l'incultura della strada, l'ostilità preconcepita verso la strada come devastatrice del territorio è diventata una moda che non induce nemmeno i parlamentari, i legislatori a discutere sulla vera capacità del paese di sopportare un sistema assolutamente insufficiente.

Debbo fare questo rilievo al termine della X legislatura augurandomi che il Ministero dei lavori pubblici voglia porre le basi di una informazione più corretta in questo settore, anche perchè è necessario cambiare politica.

Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, metto ai voti la proposta di conferire a me stesso, che ho svolto funzioni di relatore alla Commissione, il mandato a redigere il rapporto favorevole sulle tabelle 9 e 9-*quater*, limitatamente a quanto di competenza, e sulle parti ad esse relative del disegno di legge n. 3003-B.

**È approvata.**

*I lavori terminano alle ore 11,40*