

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### RESOCONTO STENOGRAFICO

DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE  
E PLURIENNALE DELLO STATO (LEGGE FINANZIARIA 1989) (n. 1442)

BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO  
PER L'ANNO FINANZIARIO 1989  
E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 1989-1991 (n. 1443)

**Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici  
per l'anno finanziario 1989 (Tab. 9)**

**Stato di previsione del Ministero dei trasporti  
per l'anno finanziario 1989 (Tab. 10)**

**Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni  
per l'anno finanziario 1989 (Tab. 11)**

**Stato di previsione del Ministero della marina mercantile  
per l'anno finanziario 1989 (Tab. 17)**

*IN SEDE CONSULTIVA*



## INDICE

**GIOVEDÌ 1° DICEMBRE 1988**  
(Antimeridiana)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)» (1442), approvato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il triennio 1989-1991) (1443), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1989 (Tab. 9)

- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1989 (Tab. 10)

- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1989 (Tab. 11)

- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1989 (Tab. 17)

**(Rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione) (Esame congiunto e rinvio)**

PRESIDENTE (Bernardi - DC) . . . . .	Pag. 5, 8, 12 e passim
FERRI, ministro dei lavori pubblici . . . . .	13, 16, 18 e passim
GOLFARI (DC) . . . . .	31
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.), estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1442 . . . . .	15, 22
PATRIARCA (DC) . . . . .	17, 19
PICANO (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442 . . . . .	25
PUTIGNANO (PSI), estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1442 . . . . .	8
REZZONICO (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442 . . . . .	6
VISIBELLI (MSI-DN) . . . . .	12

**GIOVEDÌ 1° DICEMBRE 1988**  
(Pomeridiana)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)» (1442), approvato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il

triennio 1989-1991) (1443), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1989 (Tab. 9)

- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1989 (Tab. 17)

**(Rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione) (Seguito dell'esame congiunto e rinvio)**

PRESIDENTE:

- Bernardi (DC) . . . . .	Pag. 33
- Bisso (PCI) . . . . .	51, 55, 58 e passim
BISSO (PCI) . . . . .	33, 36, 37 e passim
CHIMENTI (DC) . . . . .	72
FERRI, ministro dei lavori pubblici . . . . .	66, 69, 71 e passim
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.), estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1442 . . . . .	51
PATRIARCA (DC) . . . . .	37, 38, 40 e passim
PRANDINI, ministro della marina mercantile . . . . .	36, 37, 38 e passim
PUTIGNANO (PSI), estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1442 . . . . .	67, 68
ULIANICH (Sin. Ind.) . . . . .	38, 39, 45 e passim
VISCONTI (PCI) . . . . .	58, 68
VISIBELLI (MSI-DN) . . . . .	49, 50, 63

**VENERDÌ 2 DICEMBRE 1988**  
(Antimeridiana)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)» (1442), approvato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il triennio 1989-1991) (1443), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1989 (Tab. 11)

**(Rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione) (Seguito dell'esame congiunto e rinvio)**

PRESIDENTE:

- Bernardi (DC) . . . . .	74, 94, 107
- Mariotti (Fed. Eur. Ecol.) . . . . .	
GIUSTINELLI (PCI) . . . . .	87, 88
MAMMI, ministro delle poste e delle telecomunicazioni . . . . .	83, 88, 96 e passim
PICANO (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442 . . . . .	85, 86, 94

PINNA (PCI) .....	Pag. 74, 82
POLLICE (Misto-DP) .....	81, 82, 83 e <i>passim</i>
SENESI (PCI) .....	80, 106, 107
ULIANICH (Sin. Ind.) .....	84, 85, 86 e <i>passim</i>
VISIBELLI (MSI-DN) .....	91, 99

**VENERDÌ 2 DICEMBRE 1988**  
(Pomeridiana)

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)» (1442), approvato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il triennio 1989-1991» (1443), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1989 (Tab. 10)

**(Rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione) (Seguito dell'esame congiunto e rinvio)**

PRESIDENTE (Bernardi - DC) ...	108, 113, 125 e <i>passim</i>
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.) .....	123
POLLICE (Misto-DP) .....	111, 120, 123
REZZONICO (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442	116, 127
SANTUZ, ministro dei trasporti ..	112, 123, 128 e <i>passim</i>
SENESI (PCI) .....	111, 112, 113 e <i>passim</i>
ULIANICH (Sin. Ind.) .....	116
VISCONTI (PCI) .....	120
VISIBELLI (MSI-DN) .....	108

**MARTEDÌ 6 DICEMBRE 1988**

«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)» (1442), approvato dalla Camera dei deputati

«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il

triennio 1989-1991» (1443), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1989 (Tab. 9)

- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1989 (Tab. 11)

- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1989 (Tab. 17)

- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1989 (Tab. 10)

**(Rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione) (Seguito e conclusione dell'esame)**

PRESIDENTE (Bernardi - DC) .....	Pag. 133, 134, 135 e <i>passim</i>
COVELLO (DC) .....	151
FERRI, ministro dei lavori pubblici .....	155, 156, 158 e <i>passim</i>
LIBERTINI (PCI) .....	148, 149
LOTTI (PCI) .....	157, 158, 159 e <i>passim</i>
MAMMÌ, ministro delle poste e delle telecomunicazioni .....	134, 135, 136 e <i>passim</i>
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.), estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1442 .....	143, 160, 162 e <i>passim</i>
NIEDDU (DC), f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442 ...	134, 135, 136 e <i>passim</i>
PATRIARCA (DC) .....	137, 160, 162 e <i>passim</i>
PINNA (PCI) .....	138, 139, 140 e <i>passim</i>
POLLICE (Misto-DP) .....	152, 153, 154
PRANDINI, ministro della marina mercantile .....	161, 163, 164
PUTIGNANO (PSI), estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1442 ...	155, 156, 158 e <i>passim</i>
REZZONICO (DC), estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442 ...	143, 144, 147 e <i>passim</i>
SANTUZ, ministro dei trasporti ..	143, 144, 147 e <i>passim</i>
SENESI (PCI) .....	154
ULIANICH (Sin. Ind.) .....	142, 154, 160 e <i>passim</i>
VISIBELLI (MSI-DN) .....	134, 135, 136 e <i>passim</i>

**GIOVEDÌ 1° DICEMBRE 1988**  
(Antimeridiana)

**Presidenza**  
**del Presidente BERNARDI**

*I lavori hanno inizio alle ore 9,55.*

**«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)» (1442)**, approvato dalla Camera dei deputati

**«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il triennio 1989-1991» (1443)**, approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1989 (Tab. 9)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1989 (Tab. 10)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1989 (Tab. 11)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1989 (Tab. 17)

(Rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione) (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: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)» e: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il triennio 1989-1991 - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1989 (tabella 9) - Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1989 (tabella 10) - Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1989 (tabella 11) - Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1989 (tabella 17)», già approvati dalla Camera dei deputati.

Onorevoli senatori, ricordo sinteticamente alcune norme procedurali che presiedono all'esame dei documenti finanziari nelle Commissioni in sede consultiva.

La conclusione dell'esame deve avvenire entro il termine fissato dalla Conferenza dei Presidenti dei Gruppi, con la comunicazione di un rapporto scritto alla 5<sup>a</sup> Commissione. È ammessa la presentazione di rapporti di minoranza, da presentare entro lo stesso termine, che saranno allegati alla relazione generale predisposta dalla 5<sup>a</sup> Commissione.

Gli ordini del giorno sulle linee generali dei documenti finanziari devono essere presentati alla 5<sup>a</sup> Commissione. Gli ordini del giorno su parti specifiche della legge finanziaria o degli stati di previsione devono essere

presentati nelle Commissioni competenti consultate (qualora ivi non presentati non possono essere proposti per la prima volta all'Assemblea). Se il Governo li accoglie, ovvero se le Commissioni li approvano, gli ordini del giorno sono definitivamente approvati. Se il Governo non li accoglie, ovvero le Commissioni non li approvano, possono essere ripresentati in Assemblea, sottoscritti però da almeno otto senatori.

Devono essere presentati alla 5<sup>a</sup> Commissione gli emendamenti al disegno di legge finanziaria, ovvero quelli non compensativi all'interno della tabella (se presentati alle Commissioni consultate sono da dichiararsi improponibili). Alle Commissioni consultate devono essere presentati gli emendamenti agli stati di previsione che non recano conseguenze finanziarie, che operano variazioni compensative all'interno della tabella ovvero emendamenti riduttivi netti. Sono inammissibili gli emendamenti al disegno di legge finanziaria e al disegno di legge di bilancio che rechino disposizioni contrastanti con le regole di copertura stabilite dalla legislazione vigente per la stessa legge finanziaria o estranei all'oggetto della legge di bilancio o della legge finanziaria (come definito dalla legislazione vigente) ovvero volti a modificare le norme in vigore in materia di contabilità generale dello Stato. Sono altresì improponibili nelle Commissioni consultate emendamenti a capitoli delle tabelle di bilancio variati a seguito della legge finanziaria modificata (occorre piuttosto presentare modifiche alla legge finanziaria, che poi saranno riportate attraverso le note di variazione sul bilancio). Gli emendamenti accolti dalle Commissioni consultate diventano proposte delle Commissioni alla 5<sup>a</sup> e su di essi la 5<sup>a</sup> è tenuta a pronunciarsi in modo esplicito. Gli emendamenti respinti possono essere ripresentati in Assemblea anche dal solo proponente.

Prego ora il senatore Rezzonico di riferire alla Commissione sulla tabella 10 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1442.

*REZZONICO, estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442.* Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, lo stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1989 è impostato su una riduzione significativa degli stanziamenti relativi alle spese per la parte corrente e da un incremento delle spese in conto capitale.

I dati documentano che, rispetto alla previsione di bilancio per l'anno 1988 (stabilita in 5.582.623 milioni di lire per la parte corrente), si è avuta una previsione assestata di 6.215.133 milioni di lire. Rispetto a questo dato si configura una previsione di spesa per la parte corrente di 5.775.033 milioni.

Per la spesa in conto capitale, a fronte della previsione di 2.047.799 milioni per l'anno 1988, si è avuta una previsione assestata di 2.079.949 milioni. Per l'anno 1989 si profila una previsione di spesa per il conto capitale di 1.712.649 milioni.

I dati disaggregati che si rilevano dall'analisi dei singoli settori di intervento fanno emergere la necessità non più prorogabile di assumere il piano generale dei trasporti e, per esso, i piani regionali quale disegno organico di riferimento per ricondurre ad una economicità di gestione gli interventi previsti dallo Stato e dalle Regioni.

Infatti, se può essere condiviso l'orientamento di procedere ad una riduzione dei disavanzi delle aziende pubbliche di trasporto, delle Ferrovie

dello Stato e delle ferrovie in concessione, appare riduttivo un meccanismo di revisione, per altro opportuno, dei criteri di parametrizzazione delle sovvenzioni di esercizio relativi al Fondo nazionale per i trasporti, se non si accompagna a modifiche tariffarie meglio correlate ai livelli in atto nei paesi europei e ad una riorganizzazione strutturale del sistema dei trasporti.

Un simile processo può essere avviato mediante una politica di investimenti mirati per l'ammodernamento delle reti di trasporto, il conferimento da parte delle Ferrovie dello Stato di rami ferroviari a carattere regionale e locale a società miste pubblico-private a prevalente capitale pubblico e l'armonizzazione degli interventi sul territorio che evitino sovrapposizioni di linee e di funzioni.

In questa ottica assume una rilevanza assoluta l'istituzione del CIPET (il relativo disegno di legge è alla fase conclusiva di esame da parte del Senato) in quanto presupposto istituzionale per un organico coordinamento della politica dei trasporti.

In linea generale, si ritiene che occorre procedere ad una riforma della legge che regola l'ente Ferrovie dello Stato, anche alla luce dei limiti della capacità di investimento dimostrata, oltre che delle modalità della stessa. Lo scopo prioritario - di riequilibrare il traffico merci tra rotaia e gomma e quello viaggiatori al fine di privilegiare il mezzo pubblico su rotaia rispetto ai sistemi di trasporto privato - non è stato sino ad ora conseguito. È pertanto urgente procedere ad un sollecito trasferimento dalle Ferrovie dello Stato alle Regioni delle ferrovie locali, oltre che di quelle attualmente in concessione, impostando una parziale privatizzazione delle stesse gestioni. Per quanto riguarda le linee ad alta velocità, si potrebbe ipotizzare una formula di concessione a operatori privati sia per la fase di costruzione che per la fase di gestione. Per quanto concerne il trasporto locale, si ritiene condivisibile la scelta del Governo di procedere ad un riesame critico della legge n. 151 del 1981 con riferimento ai criteri di determinazione delle sovvenzioni di esercizio, rilevando tuttavia l'opportunità di rivedere il criterio della spesa storica anche per effetto della diversa dinamica dei costi che si sta verificando nelle aree metropolitane. Sotto questo profilo assumono particolare importanza gli investimenti destinati alla sperimentazione di nuove tecnologie (ad esempio, per le metropolitane leggere), in modo da incrementare la capacità produttiva dei servizi di trasporto.

Nel dettaglio, le variazioni più significative previste per il comparto del trasporto sono, in sintesi, così delineabili: dotazione di 700 miliardi per il prepensionamento nelle Ferrovie dello Stato e riduzione di 800 miliardi per gli obblighi di servizio delle stesse e di 1.700 miliardi per i fondi destinati all'alta velocità; riduzione di 480 miliardi del fondo relativo al ripiano dei disavanzi nel trasporto locale, con rideterminazione degli *standards* come meglio specificati nel disegno di legge di settore n. 3200; riduzione di 100 miliardi della sovvenzione di esercizio dell'ANAV; riduzione di 400 miliardi del fondo di investimento nel settore dei trasporti pubblici locali di competenza regionale; per le ferrovie in concessione, infine, una variazione nella scadenza poliennale degli interventi per investimenti.

Per il sistema aeroportuale è disposto lo stanziamento di 580 miliardi per le infrastrutture dei sistemi intercontinentali di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa, anche se per quest'ultimo è da rilevare l'eccessiva lentezza di avvio dei lavori.

Da ultimo, è doveroso denunciare l'eccessiva inerzia del lavoro

parlamentare, che non ha consentito di dotarsi di adeguati strumenti di legge in grado di attivare le risorse previste nella tabella C della legge finanziaria del 1988.

Connesso a questo tema è quello legato all'accelerazione della spesa pubblica nel settore dei trasporti e a tal fine occorre dotarsi di una nuova strumentazione urbanistica in grado di svincolare i processi di investimento sul territorio da un regime vincolistico spesso strumentale ad interessi locali. Un'accelerazione nella politica degli investimenti, nel quadro di una strategia mirata alla costruzione di progetti organici, è oggi necessaria per adeguare il sistema dei trasporti del nostro paese alla realtà europea, con cui ci confronteremo a partire dal 1992.

PRESIDENTE. Essendo previsto per quest'oggi soltanto lo svolgimento delle relazioni, se non si fanno osservazioni, passiamo all'esame della tabella 9.

Prego il senatore Putignano di riferire alla Commissione sulla tabella 9 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1442.

PUTIGNANO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1442*. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, una attenta lettura della tabella 9 riguardante lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1989 ci consente di poter affermare che le previsioni di spesa in essa contenute si presentano in generale, ancora una volta, non adeguate rispetto alle esigenze di sviluppo del settore.

Infatti, la differenza fra i 5.091 miliardi risultanti dalle «Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Aziende autonome per l'anno finanziario 1988» ed i 4.064 miliardi di previsione per l'anno finanziario 1989 conferma quanto precedentemente affermato.

La differenza per la parte corrente è dovuta alla considerazione di oneri inderogabili (aumento dell'indennità integrativa speciale, stipendi e retribuzioni al personale, adeguamento indennità di rischio, adeguamento spese per personale assunto con contratto a termine, adeguamento dell'indennità *una tantum* in luogo di pensione e indennità di licenziamento) e all'adeguamento delle dotazioni di bilancio alle esigenze di gestione.

Le variazioni inerenti al conto capitale sono dovute, invece, all'incidenza di leggi ed alla eliminazione di limiti di impegno scaduti.

Esaurito così l'esame delle cause più importanti che hanno determinato le variazioni innanzi specificate, possiamo passare all'analisi delle spese (correnti e in conto capitale) previste per l'anno finanziario 1989.

Per la parte corrente la previsione è di 285 miliardi, di cui 134 di spese per il personale in attività di servizio. Tale voce di spesa registra un incremento del 3,9 per cento rispetto al provvedimento di assestamento del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1988 ed è dovuto all'aumento dell'indennità integrativa speciale, agli aumenti di stipendio, a promozioni e nuove assunzioni.

Per il personale in quiescenza sono previsti 2 miliardi per indennità *una tantum* in sostituzione di pensione e per indennità di licenziamento.

Per la voce «acquisto di beni e servizi» è prevista una spesa di 146 miliardi. Dette spese riguardano interventi per il miglioramento della segnaletica stradale, per manutenzione di opere idrauliche, marittime, di vie

navigabili di competenza statale e di edifici pubblici e per il funzionamento dei vari servizi del Ministero.

Per la categoria V della rubrica 3 è prevista una spesa complessiva di 1,2 miliardi ed è riferita, principalmente, alla assistenza e previdenza della polizia stradale.

Per liti, arbitraggi, risarcimenti ed accessori è prevista una spesa di 500 milioni inserita nella voce «somme non attribuibili».

Per le spese in conto capitale la previsione è di 3.779 miliardi ed è riferita integralmente a spese di investimento.

Tali spese riguardano:

Categoria X, beni ed opere immobiliari a carico diretto dello Stato, 1.553 miliardi;

Categoria XI, beni mobili, macchine ed attrezzature tecnico-scientifiche a carico diretto dello Stato, 500 milioni;

Categoria XII, trasferimenti, 2.193 miliardi;

Categoria XVI, somme non attribuibili, 32 miliardi; per un totale di 3.779 miliardi.

Le principali voci di spesa relative alla categoria X si riferiscono a oneri di carattere straordinario, sistemazione, riparazione e completamento di opere marittime ed idrauliche; edilizia statale e riparazione dei danni prodotti da eventi bellici e da calamità naturali.

Per la categoria XII la previsione di spesa è riferita a contributi per le chiese parrocchiali, per l'edilizia scolastica, per la riparazione e ricostruzione degli alloggi danneggiati dalla guerra e da calamità naturali, per l'edilizia economica e popolare, per le maggiori spese derivanti da aggiudicazioni di appalti con offerta in aumento e da revisione prezzi, per l'edilizia ospedaliera, per gli acquedotti, le fognature, le opere igieniche e sanitarie, le opere marittime, nonché a contributi all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) ed alle amministrazioni provinciali.

Per la categoria XVI, somme non attribuibili, la previsione di 32 miliardi è riferita ad opere di edilizia pubblica.

Particolare rilievo assume la voce dei residui passivi che al 1° gennaio 1989 è stata valutata in 6.858 miliardi, di cui 108 per la parte corrente e 6.749 per il conto capitale. Tale valutazione è di assoluta precarietà e soggetta a modifiche che il Parlamento può aver apportato entro il 31 ottobre 1988, per effetto dei provvedimenti legislativi di variazioni di bilancio oltre che per effetto del primo provvedimento legislativo di assestamento del bilancio 1988.

Il dato relativo ai presunti residui passivi al 1° gennaio 1989 registra nel raffronto con il dato del 1° gennaio 1988, un decremento di 2.701 miliardi.

Fra le cause principali che determinano il fenomeno dei residui passivi va citata la mancata ristrutturazione del Ministero dei lavori pubblici; la vetustà di alcune normative procedurali e la introduzione di altre che di fatto ritardano la operatività delle determinazioni adottate; i ritardi attribuibili a carenze delle previsioni progettuali esecutive e, in molti casi, alla mancanza dei necessari pareri.

Per far fronte concretamente alla necessità della progressiva riduzione dei residui passivi è ormai inderogabile la conclusione dell'*iter* relativo alla approvazione del disegno di legge, di cui io sono relatore, contenente norme per l'accelerazione delle procedure e per il superamento degli ostacoli sia di ordine tecnico che burocratico che di fatto determinano tale pesante

fenomeno ed anche per adeguare la normativa in essere nel nostro paese alle direttive CEE.

Altro rimedio sarà sicuramente l'introduzione di un fondo di rotazione per la costituzione, come vedremo successivamente, di un «parco progetti». In ogni caso, in presenza di progettazioni redatte sia dall'Amministrazione che da concessionari pubblici o privati, una ulteriore ed efficace soluzione potrà essere l'allargamento del concetto di opere realizzate «complete e funzionanti».

Gli effetti prodotti dal disegno di legge finanziaria per il 1989 sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici sono quelli specificati nella tabella A (relativa alla rimodulazione delle leggi pluriennali di spesa), nella tabella D (relativa alla quantificazione annuale delle leggi di spesa), nella tabella E (relativa al rifinanziamento annuale di leggi) e nella tabella F (relativa al definanziamento di leggi).

La tabella A prevede slittamenti delle *tranches* relative al 1989 che insistono sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per complessivi 1.100 miliardi. Le variazioni più rilevanti riguardano: la legge n. 16 del 1985 (programma quinquennale per le sedi dell'Arma dei carabinieri) per 200 miliardi (v.p. 15 della finanziaria); la legge n. 41 del 1986 (completamento degli istituti di prevenzione), articolo 13, comma 1 (v.p. 17) per 300 miliardi; la legge n. 831 del 1986 (interventi su infrastrutture del Corpo della guardia di finanza) per 120 miliardi; la legge n. 910, articolo 7, comma 6 del 1986 (immobili per istituti di prevenzione) per 100 miliardi (p. 27); la legge n. 67 del 1988 articolo 22, comma 3 (contributi a cooperative per l'edilizia agevolata) per 150 miliardi.

Il cospicuo volume dei residui (di stanziamento o di giacenza sui conti di Tesoreria) ha comportato, secondo la relazione governativa, la rimodulazione delle *tranches* relative al 1989, anche se tale operazione non produce effetti negativi rispetto alla operatività finanziaria dei singoli programmi e anche perchè, su proposta della VIII Commissione permanente, recepita dalla V Commissione, il terzo comma dell'articolo 1 è stato soppresso dalla Camera dei deputati.

La rimodulazione è intervenuta principalmente nel settore dell'edilizia pubblica, scolastica, residenziale e abitativa, nel settore dei trasporti e della viabilità e nel settore relativo agli interventi per pubbliche calamità, mediante slittamento del tutto agli esercizi successivi.

Un'altra proposta di modifica approvata dalla VIII Commissione, per rimodulare lo stanziamento previsto dall'articolo 2, terzo comma, della legge n. 67 del 1988, pari a 450 miliardi in tre *tranches* da 150 miliardi per il triennio 1989-1991, non è stata accolta dalla V Commissione.

La tabella D, relativa agli stanziamenti autorizzati in relazione a disposizioni di legge la cui quantificazione annua è demandata alla legge finanziaria, prevede nel capitolo relativo al Ministero dei lavori pubblici un'assegnazione di 15 miliardi per il triennio 1989-1991, in tre *tranches* da 5 miliardi, per l'attuazione delle norme delegate concernenti il piano regolatore generale degli acquedotti.

La VIII Commissione, interpretando esigenze proprie dell'ANAS, ha proposto l'aumento del contributo del Ministero del tesoro, di cui alla legge 7 febbraio 1961, n. 59, per le seguenti somme: 120 miliardi per il 1989, 500 miliardi per il 1990 e 260 miliardi per il 1991, da destinare al capitolo 707 dello stato di previsione dell'ANAS per le riparazioni straordinarie. La V

Commissione non ha accolto la proposta e anzi, in sede di approvazione del disegno di legge finanziaria per il 1989, il predetto contributo corrente e in conto capitale, a carico del Tesoro e a favore dell'ANAS, è stato ridotto di 100 miliardi per il 1990 e di 300 miliardi per il 1991, con successiva attribuzione alla voce «Concorso dello Stato nella spesa degli enti locali per indennità di esproprio». Una ulteriore riduzione di 10 miliardi per ciascuno degli anni 1990 e 1991 è stata invece destinata agli interventi per la realizzazione del piano generale dei trasporti.

Il mancato accoglimento della proposta di aumento formulata dalla VIII Commissione e la successiva riduzione operata in sede di approvazione del disegno di legge finanziaria per il 1989 non può trovarmi consenziente, in quanto l'intera manovra non tiene conto delle accresciute esigenze dell'ANAS in ordine alle importanti opere di manutenzione straordinaria. Sottopongo quindi all'attenzione della Commissione una riflessione tesa alla riconsiderazione del tutto.

Nessuna modifica hanno invece subito le previsioni riferite al finanziamento dell'articolo 8 della legge 22 dicembre 1977, n. 951, relativa al rimborso all'ANAS dell'onere afferente all'ammortamento dei mutui contratti per la costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Per quanto riguarda la tabella B, relativa al fondo speciale di parte corrente, le previsioni riferite alle spese che hanno incidenza sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici sono le seguenti: modificazioni alla legge sull'equo canone per complessivi 50 miliardi, in *tranches* di 15 miliardi per il 1989, di 15 miliardi per il 1990 e di 20 miliardi per il 1991 (tale previsione assume notevole rilievo in considerazione della destinazione al «fondo sociale»); esigenze finanziarie dell'Ente autonomo acquedotto pugliese, per complessivi 66,462 miliardi, in *tranches* annue da 22,154 miliardi per il triennio 1989-1991.

Per quanto attiene le voci inserite nella tabella C, relativa al fondo speciale di conto capitale, va innanzi tutto rilevata la diminuzione degli accantonamenti per l'adeguamento antisismico degli edifici, che passa da 340 a 190 miliardi per il triennio 1989-1991, nonché la riduzione operata per la voce «Ammodernamento funzionale e logistico del patrimonio immobiliare adibito ad uso militare», che passa da 185 a 90 miliardi per il triennio.

Inoltre, 20 miliardi sono destinati alla ristrutturazione e all'ampliamento della sede della FAO, mentre 40 miliardi sono destinati al rifinanziamento della legge 6 febbraio 1985, n. 16, per infrastrutture dell'Arma dei carabinieri.

Particolare riflessione merita il piano decennale di grande viabilità e di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, per il quale era previsto uno stanziamento nel triennio di 1.331 miliardi.

La V Commissione della Camera ha ridotto di 410 miliardi nel triennio l'anzidetta previsione e in Aula tale riduzione ha subito un ulteriore incremento di 226 miliardi. L'iniziale previsione di 1.331 miliardi è dunque passata, per effetto delle modifiche introdotte, a 697 miliardi (v. p. 52 del disegno di legge finanziaria). Le riduzioni operate, pari a 636 miliardi, vengono destinate alla realizzazione di impianti per spettacoli musicali e teatrali, nonché ad interventi per il potenziamento delle attività di restauro e di recupero e per quegli interventi che il Governo ritiene prioritari per la politica economica, previsti dalla tabella E.

Va considerato inoltre che, poichè la previsione si riferiva anche ad

interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, ogni riduzione in questo settore non può che aggravare la già difficile situazione di tantissime opere viarie.

Mi sembra assolutamente necessario, pertanto, un momento di riflessione da parte della Commissione per una riconsiderazione dell'intera materia.

La tabella C prevede, nel comparto dei lavori pubblici, una serie di accantonamenti che non hanno diretto riscontro nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici ma in quello di altri Ministeri, come ad esempio l'anticipazione di un nuovo programma decennale di edilizia residenziale pubblica che da una previsione di 700 miliardi per il triennio 1988-1990 passa a 1.450 miliardi per il triennio 1989-1991 (Ministero del tesoro).

A tale proposito, circa il problema relativo alla casa, chiedo al Governo notizie in merito al provvedimento di proroga degli sfratti e come il Ministro valuti la opportunità di introdurre, nell'ambito di tale provvedimento, meccanismi che rendano possibile l'esecuzione di alcuni sfratti. Mi auguro, inoltre, che l'8<sup>a</sup> Commissione possa esaminare al più presto, anche se insieme con la 2<sup>a</sup> Commissione, il provvedimento in materia di equo canone.

Di rilievo sociale appare la previsione relativa al concorso dello Stato nelle spese dei privati per interventi volti al superamento delle barriere architettoniche negli edifici, con la previsione di 60 miliardi per il triennio 1989-1991. Tale previsione ha subito una modifica in Aula relativamente agli anni 1990 e 1991 per un importo di 3,5 miliardi per ciascun anno.

Per la costruzione di sedi di servizio delle Forze dell'ordine sono stati previsti 160 miliardi sempre per il triennio 1989-1991.

Novità di rilievo è l'istituzione di un fondo di dotazione per la programmazione e la progettazione di opere e infrastrutture pubbliche per circa 100 miliardi: 50 miliardi per il 1989 e 50 per 1990. Si tratta dell'introduzione di un nuovo concetto che consentirà di perseguire indubbi benefici anche al fine di realizzare l'ipotizzato obiettivo della progressiva riduzione dei residui passivi. Tale concetto mi trova totalmente consenziente in quanto sono già stato promotore nel 1984-1985 di una iniziativa analoga in sede di stesura della legge n. 27 della mia regione, la Puglia, che disciplina la realizzazione di opere pubbliche.

Concludo rappresentandovi che la presente relazione non poteva specificatamente cogliere tutti gli aspetti di una materia così complessa ma si è soffermata su quelle parti che mi sono parse essenziali.

Detta relazione, quindi, è aperta al positivo contributo che ogni onorevole collega intenderà fornire e a tutti i suggerimenti che emergeranno dal dibattito.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il senatore Putignano per la sua esauriente relazione; anche egli è stato conciso e concreto. Possiamo utilizzare il tempo a nostra disposizione per avere dal Ministro qualche chiarimento, soprattutto in materia di equo canone e di sfratti.

**VISIBELLI.** Il senatore Putignano ha già sollecitato il Ministro per quanto concerne il problema dell'equo canone e degli sfratti; io vorrei chiarimenti su un altro argomento. A Bruxelles è stato sollevato il problema delle gare d'appalto e dell'elenco delle ditte e abbiamo letto che il Ministro si

sta accingendo ad una revisione dell'albo nazionale dei costruttori. Quando si parla di lavori pubblici, oltre che della realizzazione di opere a contenuto sociale si parla anche di un portafoglio che interessa il settore occupazionale.

In vista del 1992 mi chiedo quali iniziative sono poste in essere per sfoltire le «bare» o «scatole vuote» e nel contempo per costruire, attraverso l'associazione dei costruttori e la legislazione, un sistema che ci consenta di non essere schiacciati nei grandi appalti quando accadrà quello che abbiamo sentito dire dai commissari della Comunità europea a Bruxelles.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio anzitutto la Commissione, in particolare il Presidente e il relatore, di cui ho apprezzato vivamente la chiarezza, la completezza e la sensibilità dimostrata per alcuni problemi che effettivamente preoccupano il Ministero dei lavori pubblici inteso nella sua più completa accezione, compresa l'ANAS. All'interno del Ministero in questo periodo si soffre non dico di una crisi di identità, ma certamente si è consapevoli di vivere un momento delicato. Sono in cantiere vari progetti che forse preludono ad una ristrutturazione dell'istituzione che dovrà probabilmente avvenire; questo difficile momento comporta una generale attivazione di iniziative, dal settore dell'edilizia demaniale (mi riferisco, ad esempio, al piano delle caserme messo in moto dal nuovo Direttore generale dell'edilizia), al settore di competenza dell'ANAS, dove sono state portate a compimento alcune importanti iniziative, come ad esempio l'avvio del completamento della Livorno-Civitavecchia, e altre ancora ne sono state avviate.

Negli ultimi mesi il lavoro è stato piuttosto intenso. Permangono, tuttavia, le carenze derivanti dalla mancanza di coordinamento con altri Ministeri, soprattutto con quelli dell'ambiente, dei beni culturali e della protezione civile, nonché con quello delle aree urbane e con quello dei trasporti. Si tratta di un importante nodo da sciogliere per evitare di aggravare ulteriormente la situazione.

Vi sono state negli ultimi tempi alcune prese di posizione riguardanti il Ministero dei lavori pubblici, un Ministero molto articolato su tutto il territorio nazionale, che ha delle postazioni fisse importanti, sia dal punto di vista dei compartimenti ANAS che dal punto di vista dei provveditorati alle opere pubbliche e degli istituti autonomi per le case popolari, con punti di osservazione di grande rilievo anche per quanto concerne le opere marittime e il settore portuale. Ora, mortificare o sminuire una struttura come questa, difficilmente ricostruibile sul territorio nazionale, produrrebbe effetti negativi per la funzionalità dello Stato e per un servizio che va ad incidere sui beni fondamentali della collettività civile. Non voglio dire che il Ministero debba rimanere così com'è; sono, al contrario, convinto che una sua ristrutturazione sia quanto mai necessaria.

Il Ministero dei lavori pubblici è in realtà un Ministero del territorio. Si deve pertanto dargli una nuova definizione giuridica anche con riferimento al concetto di ambiente e di territorio.

Occorre avviare un'altra ristrutturazione istituzionale, con riferimento all'identificazione istituzionale, all'identificazione delle procedure da seguire. È attualmente in preparazione un convegno sul Ministero dei lavori pubblici, che dovrebbe tenersi nel marzo prossimo e al quale spero di arrivare con un progetto di ristrutturazione interna in modo tale che si possa

fare il punto della situazione. Del resto, se i problemi attuali non si approfondiscono, si rischia anche che il malessere dei funzionari del Ministero possa raggiungere un tale livello da spingerli a modificare il loro comportamento.

I nodi, insomma, non sono ancora stati sciolti e ogni volta si deve ricorrere ad una specie di braccio di ferro per difendere competenze, per non smantellare una struttura complessa che ha bisogno di servizi tecnici, di un osservatorio permanente su diversi settori e di una politica generale che ritenga unitario il concetto di territorio.

Nella prospettiva del 1992, occorre dunque rafforzare l'identità della struttura all'interno del paese. In caso contrario, sarà molto difficile affrontare il confronto e la concorrenza degli altri paesi europei. Occorre dunque avviare una ristrutturazione tale da consentire di lavorare a pieno ritmo, evitando il rischio di pesanti discriminazioni.

Uno degli argomenti toccati dalla relazione del senatore Putignano è quello riguardante la politica della casa, con particolare riferimento all'equo canone e alla proroga degli sfratti. A tale proposito, mi preme ricordare che fin dal luglio scorso è stato da me presentato in Consiglio dei Ministri un disegno di legge che è ancora in fase di discussione. Infatti, finora mi è stato solo possibile svolgere la relazione; tuttavia, il Presidente del Consiglio ha stabilito ieri che nella prossima seduta l'esame del provvedimento sull'equo canone dovrebbe essere completato.

Si tratta di un disegno di legge che ha subito diversi rimaneggiamenti. Non è stato facile, del resto, trovare un punto di equilibrio nonostante si sia lavorato a pieno ritmo. È un provvedimento che ritengo importante e significativo soprattutto sotto il profilo delle drammatiche esigenze sociali. Infatti, alla fine di dicembre scadranno 580.000 sfratti, sui quali pesa già la richiesta di intervento della forza pubblica, mentre ad aprile scadrà la proroga delle locazioni di moltissimi esercizi commerciali e alberghieri. Lo stato di malessere è enorme; occorrono, pertanto, provvedimenti razionali che vengano incontro alle esigenze immediate.

Ho ricevuto, tra l'altro, una delegazione di ufficiali giudiziari, allarmati per la situazione attuale, così come lo sono del resto gli stessi comuni e i cittadini, che non sanno più a chi rivolgersi. Speravo, per parte mia, che il disegno di legge potesse essere definitivamente approvato entro dicembre; mi illudevo, però, perchè ormai non c'è più tempo a disposizione.

Il provvedimento era partito da una ridefinizione dei contratti di locazione e dei diritti fondamentali del cittadino, puntando decisamente ad un diritto alla abitazione che trova in qualche modo un riconoscimento sia da parte della giurisprudenza che da parte della dottrina. Non è stato facile, peraltro, raggiungere un accordo su una impostazione più moderna di questo contratto. Il disegno di legge si presenta oggi con un ventaglio di tipi di contratti diversi che possono venire incontro alle differenti esigenze dei cittadini. Si ipotizzano, infatti, contratti a lunga durata (quattro anni più quattro anni) con un aumento percentuale del canone, contratti di breve durata per determinate esigenze e contratti *standard* di quattro anni con la previsione di alcune deroghe, coordinati e controllati da una apposita commissione provinciale presieduta dal Prefetto. Quest'ultimo aspetto, ad ogni modo, è tuttora considerato facoltativo, in assenza dell'accordo di tutti i partiti. Inoltre si prevede una commissione nazionale presieduta dal Ministro dei lavori pubblici, per le direttive generali, e un coordinamento territoriale,

tenendo presente le esigenze di un territorio profondamente diversificato. Non si tratta delle vecchie commissioni, ma di una specie di sportello unico. In essa è prevista la partecipazione di un rappresentante degli IACP, che è titolare del patrimonio pubblico, in modo da mettere a disposizione alloggi ai cittadini e nello stesso tempo di tener conto di determinate situazioni, spesso diverse fra i grandi e i piccoli comuni.

L'introduzione di un fondo sociale, sia pure con la somma irrisoria di 50 miliardi, è stata da me sollecitata ed accettata perchè costituisce almeno il riconoscimento di una politica delle istituzioni che ci qualifica e ci allinea ai paesi più attenti a questi profili. La cifra è irrisoria, ma intendiamo integrarla perchè nel disegno di legge abbiamo reperito alcuni fondi, che hanno già trovato l'approvazione da parte del Tesoro, cioè circa 160 miliardi che erano rimasti tra i residui non utilizzati dalle Regioni, nonchè l'utilizzo della supervalutazione degli ex fondi Gescal che nell'arco di tre anni, a cominciare dal 1990, potrà fornire altri 500 miliardi. Nel giro di tre anni si potrebbe giungere ad uno stanziamento complessivo di circa 750 miliardi; non si tratta di una cifra enorme, ma sufficiente per l'applicazione graduale di una legge che prevede un fondo sociale per venire incontro ai cittadini meno abbienti.

Invece, abbiamo tenuto distinto il regime degli immobili adibiti a uso non abitativo, dove è rimasto determinato un equilibrio che avevamo proposto anche per il settore abitativo con la previsione del concetto del rinnovo salvo giusta causa, articolata in un'ampia varietà di casi (per uso proprio, per i parenti entro il 3° grado, per alcune esigenze di vendita dell'immobile o per la ristrutturazione *ex novo* dello stesso). Su questo aspetto c'è anche l'accordo della categoria interessata, e secondo me può rappresentare una giusta soluzione. Il disegno di legge prevede un contratto di 6 anni rinnovabili salvo giusta causa per gli esercizi commerciali e di 9 anni per gli esercizi alberghieri, tenendo conto della specifica destinazione degli stessi.

È stata, poi, prevista tutta una normativa transitoria che distingue i titoli esecutivi a seconda della natura dello sfratto (per morosità o per finita locazione) in modo da poter graduare nell'arco di uno o due anni, a seconda del titolo, l'esecuzione degli sfratti. A tale riguardo è stato previsto un delicato potere discrezionale della suddetta commissione, proprio per venire incontro, in sede esecutiva, alle esigenze dei cittadini, al fine di poter meglio determinare il punto di equilibrio nel difficile rapporto fra inquilino e proprietario.

Siccome non ce la faremo ad approvare questa legge in tempo utile sarà necessario ricorrere ad una proroga degli sfratti.

MARIOTTI. Mi sembra molto utile quello che lei, signor Ministro, sta dicendo questa mattina. Vorrei farle presente che il Senato attende con grande ansia il provvedimento e non è il Senato che non intende approvarlo. Da una dichiarazione alla stampa resa non molto tempo fa sembrava che fosse il Senato in difficoltà per l'approvazione di questo provvedimento; invece, il Senato non l'ha ancora ricevuto e attende con ansia il suo arrivo per esaminarlo.

Quindi il suo annuncio di questa mattina, ripeto mi sembra utile e mi auguro che le linee da lei esposte siano presto formulate per iscritto in modo da poter iniziare un lavoro proficuo.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Ci tengo a dire, visto che avevamo preso un impegno, che il disegno di legge è stato presentato al Consiglio dei Ministri fin dal luglio scorso. Capisco che si tratta di un provvedimento difficile, altrimenti lo avremmo già approvato, ma la mia relazione al Consiglio dei Ministri l'ho già svolta e si tratta di discutere il disegno di legge. Il presidente De Mita ha detto che questo avverrà nella prossima seduta del Consiglio dei Ministri. Cercherò di sollecitare l'onorevole Mattarella perchè il provvedimento arrivi proprio qui al Senato tempestivamente.

Secondo me la proroga, ormai inevitabile come dicevo, non deve però costituire un alibi per non fare la legge. Su una ennesima proroga penderebbe la spada di Damocle di una decisione della Corte costituzionale, che personalmente condivido, secondo cui una proroga secca comporterebbe problemi di costituzionalità molto gravi.

Ho fatto una riunione con i sindaci delle grandi città per conoscere i vari orientamenti, la situazione generale, e per verificare quali possano essere le linee praticabili della proroga, in modo da non arrivare ad una proroga secca, ma congegnata e articolata in modo da consentire una certa gradualità degli sfratti. Bisogna tenere conto anche delle esigenze degli inquilini attraverso la valutazione dei diversi titoli di esecuzione già pronti in modo da valutare quelli che in effetti, perchè più lontani nel tempo o perchè praticabili, possono essere eseguiti attraverso una valutazione delle commissioni previste, in modo che tutte le parti sociali possano rendersi conto della situazione. Naturalmente nel frattempo dovrebbe essere messa a disposizione parte del patrimonio immobiliare che potrebbe essere sollecitato ad intervenire. L'idea sarebbe quella di inserire nella proroga come momento trainante qualche spunto di riforma perchè quella potrebbe essere anche una sede importante. Basterebbe prevedere, sia pure sotto il controllo delle commissioni, qualche minimo patto in deroga che potrebbe essere uno strumento per venire incontro a situazioni diversificate.

L'idea sarebbe quella di fare una proroga abbastanza modulata ed articolata che potrebbe sbloccare questa situazione di stasi, una proroga che non sia complessiva e possa costituire un avvio concreto alla soluzione del problema; soprattutto essa deve essere limitata nel tempo.

Dimenticavo di dire che, in aderenza al programma di Governo, il disegno di legge prevede una graduale liberalizzazione del mercato per quanto riguarda il patrimonio immobiliare nuovo, quello ristrutturato *ex novo* e quello relativo a comuni al di sotto di un certo numero di abitanti, ora previsto in 20.000.

Pensavo di presentare, al riguardo, un decreto-legge. Un segnale positivo sarebbe stato la presentazione del provvedimento prima della scadenza della proroga degli sfratti, il quale, comunque, come già accennato, dovrà essere limitato nel tempo e opportunamente articolato secondo i diversi titoli esecutivi. Sono convinto che non ci voglia molto per riattivare il mercato, anche perchè si tratta, in sostanza, di far uscire allo scoperto quella parte del patrimonio immobiliare che risulta praticamente imboscata e che è inaccettabile non venga messa a disposizione.

Non si tratta solo di presentare un disegno di legge di riforma dell'equo canone, poichè sarebbe assurdo pensare di risolvere il problema della casa soltanto attraverso di esso. Tra tanti ritardi e lentezze, è positivo che si sia riuscito a sbloccare in via amministrativa l'applicazione della legge 5 agosto 1978, n. 457, che da talune parti si riteneva non doversi considerare - non si

sa bene su che basi - non più in vigore. È prevalsa la ragionevolezza e il CIPE ha definitivamente approvato, d'accordo con le Regioni, un provvedimento amministrativo che ha sbloccato i fondi relativi al biennio 1988-1989. Tale provvedimento è riferito, in particolare, all'edilizia sovvenzionata e a quella agevolata.

Il provvedimento potrà mettere in movimento 2.500 miliardi di mutui. È stato già richiesto alle Regioni di predisporre un piano di ripartizione dei fondi sul territorio nazionale. Dal momento che non si fanno distinzioni in ordine alla grandezza dei comuni, si potranno raggiungere anche aree limitate, avviando in concreto un programma di edilizia sovvenzionata e agevolata attraverso forme di acquisto e di recupero che potrà dare credibilità alla riforma dell'equo canone.

La proprietà ha una funzione sociale e c'è chi sostiene che in fondo tale funzione non può essere totalmente scaricata sui privati, ma deve assumersela lo Stato. Ebbene se lo Stato, come è giusto, deve occuparsi del problema della casa, ritengo che questo sia un provvedimento adeguato e concreto.

Un altro disegno di legge, da me presentato, è stato già approvato dal Consiglio dei Ministri ed è attualmente all'esame della Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati. Tale disegno di legge è riferito all'utilizzo dei fondi per il biennio 1990-1991 e tende a sbloccare circa 700.000 alloggi. Nel primo biennio ne potranno essere realizzati 90.000, mentre nell'arco di tre anni e mezzo si giungerà alla realizzazione di 160.000 alloggi. Si tratta di un provvedimento che introduce forme nuove, come ad esempio la proprietà differita e alcuni tipi particolari di locazione a lunga durata con eventuali misure di riscatto. È un disegno di legge che dà un'indicazione molto chiara con riferimento a questioni di ordine generale, soprattutto in un momento in cui alcune istituzioni pubbliche e private (mi riferisco, ad esempio, alle assicurazioni) si apprestano a cedere gran parte del proprio patrimonio immobiliare.

È inoltre allo studio da parte del Ministero un provvedimento riguardante la ristrutturazione degli IACP. Prima di affrontare un piano decennale occorre comunque tener presente che i tempi sono molto lunghi e si rischiano pesanti ritardi. Dal momento che lo Stato deve occuparsi del problema della casa, gli IACP dovranno essere ristrutturati in senso maggiormente dinamico, dando loro forza e consistenza di enti pubblici economici, vale a dire di aziende controllate dallo Stato che possano muoversi con maggior agilità e concretezza. Prima o poi il problema degli IACP si porrà con forza, poichè ci sono questioni ormai annose non risolte, non ultima quella della mancanza dei fondi necessari per le manutenzioni. Inoltre, la morosità è molto alta e ci sono alloggi occupati abusivamente. Insomma, c'è tutta una serie di situazioni ormai incancrenite da sbloccare.

PATRIARCA. C'è un altro dato allarmante: quello del ritardo che si verifica nell'assegnazione di alloggi di edilizia popolare già costruiti, dovuto alle lungaggini delle procedure seguite dalle commissioni. In Campania il ritardo è di tre anni. Mi rallegra, comunque, che al vertice delle commissioni sia stato posto il prefetto anzichè il magistrato, poichè preminente è la necessità di far presto e di portare avanti con la massima sollecitudine gli impegni assunti. La presenza del magistrato, infatti, costituisce motivo di

ritardo per tutta una serie di precauzioni e di tutele eccessive, vista anche la macchinosità con la quale sono state istituite le commissioni.

Sono stati costruiti alloggi di edilizia popolare che non vengono assegnati nonostante gli sfratti e la drammaticità della situazione. È dunque necessario intervenire con grande decisione, rinnovando quelle procedure che in altra epoca avevano una loro rilevanza ma che si dimostrano oggi incapaci ad affrontare adeguatamente la situazione.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Non è stata prevista la presenza del magistrato proprio perchè si è fatto questo tipo di ragionamento. Del resto, dato che un contenzioso può sempre esserci, è bene lasciare i due campi di competenza distinti. La presenza del prefetto consente di acquistare in celerità e di ridurre, in qualche misura, eventuali contenziosi, che costituiscono comunque elemento di ritardo.

Sarebbe opportuno poter varare al più presto questi provvedimenti, accompagnandoli anche ad alcune iniziative innovative del CER attraverso convenzioni con paesi stranieri per studi e programmi sperimentali. Si tratta di iniziative a carattere europeo, come l'«European», che prevede una convenzione sottoscritta anche dall'Italia relativa all'edilizia sia sovvenzionata che agevolata, che comporta la partecipazione anche di giovani professionisti. Si tratta di proposte di convenzioni molto interessanti anche con l'intervento di finanziamenti stranieri. Per esempio la Francia sta proponendo una convenzione, sempre per l'edilizia popolare e residenziale, con una tipologia interessante che la Commissione potrebbe verificare da vicino.

A Bologna abbiamo finanziato dei laboratori permanenti di tipologia abitativa puntando alla qualità oltre che alla quantità degli alloggi. Sono allo studio alcuni piani di costruzione con tipi di alloggio che tengono conto delle esigenze di alcune categorie di soggetti (ad esempio la famiglia mononucleare, l'anziano l'handicappato) con l'abolizione delle barriere architettoniche negli edifici privati, oltre che in quelli pubblici.

Questo programma potrebbe avere dei risvolti importanti e mi farebbe piacere se programmaste qualche sopralluogo per poter dare un senso unitario ed integrato ad un discorso che è ormai ineliminabile. Dobbiamo tentare di puntare anche ad un concetto di unità immobiliare integrata; nel momento in cui andiamo a costruire alloggi dobbiamo prevedere anche i più immediati servizi come i *garages*, perchè questa ottica è importante.

Si sono costruiti alloggi nuovi nelle grandi periferie, perchè la politica del recupero dei centri storici è oggetto di maggiore attenzione solo da poco tempo, e spesso ci si attiene al concetto di un alloggio puro e semplice senza tener conto della necessità di alcuni servizi.

Come spunto di riflessione voglio dire che esiste qualche difficoltà circa il concetto della mobilità della proprietà. Nel momento in cui si vanno a redigere dei contratti c'è la tendenza a considerare alcuni servizi come oggetto separato del contratto. Dovremmo prevedere di estendere il concetto della casa ai servizi integrati in modo che anche per le unità immobiliari si possa avviare una politica più complessiva.

Per quanto riguarda il tema degli appalti di opere pubbliche, che è legato a tutta la politica del Ministero, dell'ANAS e dell'edilizia anche in vista del 1992, esiste la necessità di arrivare a una legge sul regime dei suoli e sul condono edilizio, due problemi non da poco, ma da affrontare l'anno nuovo se vogliamo impostare veramente un discorso unitario.

Entro giugno del 1989 è prevedibile l'adozione definitiva da parte della CEE di una nuova direttiva in materia di appalti. Attualmente essa è in fase di esame presso la CEE e la delegazione italiana, vista la situazione dell'Italia rispetto agli altri paesi in tema di opere pubbliche e di appalti, ha ottenuto l'inserimento di clausole volte a salvaguardare, tra le altre cose, una procedura automatica di esclusione delle offerte anomale fino al 31 dicembre 1992. Questa previsione, che speriamo non venga intaccata, ci consentirà di non ritardare le nostre procedure di aggiudicazione.

Sarebbe mia intenzione presentare un disegno di legge entro giugno 1989 che non dia mera attuazione alla direttiva, ma la integri in senso propositivo per rivedere un po' la normativa degli appalti e dare concretezza ad alcune esigenze che la legge n. 80 del 1987 e alcune prassi che si sono andate affermando non permettono di attuare. Il fatto di aver deciso in sede CEE di pubblicare sulla *Gazzetta Ufficiale* gli appalti elevando il *plafond* a 7 miliardi, così come una mancata chiarezza in tema di materie escluse, per esempio le acque, l'energia ed i trasporti, comporterà dei problemi. In alcuni paesi, come la Germania, questo tipo di materie escluse riguardano soggetti privati che intervengono in materia e dunque sono al di fuori della competenza pubblica.

Allora, quella regola della direttiva CEE che, se non sbaglio, prevede che vadano pubblicati gli appalti anche di privati purchè ci sia il 50 per cento di intervento pubblico non è sufficiente per coprire questo tipo di esigenza. Ho segnalato il problema a chi segue la questione presso la Commissione, trovando, peraltro, pieno consenso. Ho anche inviato un nostro collaboratore, molto attento su questi problemi, perchè dobbiamo evitare che un domani esistano delle discriminazioni.

In Francia, per fare un esempio, circola già una pubblicazione che spiega come vincere gli appalti in Italia; dobbiamo, quindi, fare in modo che le regole da introdurre ci mettano per lo meno in una condizione di parità.

Il problema è all'interno: come conviene affrontarlo? La prima risposta è quella che ho dato in linea generale e cioè che dobbiamo anzitutto fare una riflessione sulla nostra identità e sulla nostra consistenza imprenditoriale. Ecco perchè l'albo nazionale dei costruttori è molto importante e spero di poter firmare presto il decreto ministeriale per il nuovo regolamento che permetta di avviare la revisione della iscrizione delle imprese. Il regolamento è pronto, mi sono riservato un po' di riflessione per poter sciogliere qualche nodo, ma le linee portanti sono chiare.

L'intendimento è quello di verificare davvero la consistenza delle imprese e non permettere di far vincere appalti a quelle imprese fantasma che magari hanno un grande fatturato ma non hanno manodopera e lavorano tramite subappalti.

Con l'accordo delle categorie interessate è stato definito un rapporto tra manodopera e fatturato che considero molto importante, poichè costituisce un criterio che consente di verificare la consistenza della spesa.

PATRIARCA. Immagino che lei si riferisca alla manodopera diretta e non a quella dei subappalti.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Certamente.

PRESIDENTE. Trattandosi di 700.000 aziende, le verifiche impiegheranno sicuramente molto tempo.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Il subappalto, in assenza di certezze sulla consistenza e sull'identificazione delle imprese, può anche diventare, anziché un incentivo, uno strumento di pressione, soprattutto in condizioni non omogenee. È stata pertanto predisposta una modifica delle norme sulla certificazione. Infatti, la stessa opera viene spesso certificata due volte, sia dall'appaltante che da chi ottiene il subappalto, ragion per cui si impongono talune limitazioni. Si è cercato dunque di individuare alcuni criteri che consentano di avviare una revisione delle certificazioni senza mortificare troppo le piccole e le medie imprese, per non rischiare di far trovare nel 1992 in condizioni svantaggiate soggetti imprenditoriali che costituiscono una forza portante della nostra economia e ciò anche in considerazione del fatto che in altri paesi europei operano nel settore soprattutto le grandi imprese.

A questi soggetti imprenditoriali, che costituiscono il nostro tessuto economico, si può, a mio avviso, dare spazio senza dover necessariamente mortificare il subappalto, anche perché vi sono opere che per il loro stesso carattere comportano necessariamente il ricorso al subappalto. Il regolamento, ad ogni modo, non potrà ovviamente introdurre nuove norme, la cui adozione dovrà essere demandata ad un disegno di legge di attuazione della direttiva comunitaria, che avvii significative innovazioni nella legislazione sugli appalti. Mi riferisco, ad esempio, all'adozione di un bando di tipo unico, che consentirebbe di evitare discriminazioni territoriali e regionali; non è un fatto nuovo, del resto, che ci si trovi spesso di fronte a bandi che sembrano finalizzati a determinati soggetti.

Il problema più importante, che assume anche una dimensione internazionale, è costituito dalla necessità di verificare quale capacità abbia oggi il Ministero dei lavori pubblici, o comunque il soggetto pubblico, di soddisfare direttamente le esigenze sempre più pressanti in tema di opere pubbliche. Per quanto mi riguarda, sono decisamente contrario ad identificare la concessione come modalità privilegiata per l'aggiudicazione dei lavori; si dovrebbe piuttosto, far ricorso a forme di cooperazione più elastiche tra le amministrazioni pubbliche e le amministrazioni private. Ciò vale soprattutto per la grande viabilità, le cui difficoltà possono essere superate a condizione che lo Stato mantenga il coordinamento ed il controllo dei lavori. Credo sia questa la strada, peraltro necessitata, da seguire. Del resto, sostenere che lo Stato può e deve farsi carico di tutto sarebbe una mera astrazione teorica. Le opere pubbliche essenziali non possono subire ritardi e le forme di cooperazione tra amministrazioni pubbliche e amministrazioni private consentirebbero di perseguire determinati obiettivi con maggiore sollecitudine, senza utilizzare in via privilegiata ad esclusiva la concessione, che può comportare una sorta di delega assoluta dello Stato da non ritenersi opportuna sotto il profilo generale.

Per quanto riguarda l'ANAS, condivido le osservazioni del relatore, ma mi asterrò dal dilungarmi su aspetti che possano innescare polemiche. In questo periodo si discute molto della sicurezza stradale e si fa notare che si è prestata attenzione più al problema della velocità sulle strade che alle condizioni delle strade stesse. Nello stesso tempo, tuttavia, si sottraggono risorse all'ANAS per complessivi 636 miliardi. Si tratta di una previsione francamente sconcertante, in quanto altro non fa se non paralizzare completamente un'attività fondamentale come quella della manutenzione delle strade, strettamente legata alla sicurezza delle stesse.

Per quanto concerne i residui passivi dell'ANAS, che ammontano a oltre 7.000 miliardi, non è possibile, con la normativa attuale, mobilitare tali risorse, che, come è noto, attengono al piano decennale. Infatti, il Parlamento ha finora approvato il piano triennale 1985-1987, mentre non ha ancora deliberato in merito a quello relativo al triennio 1988-1990. Al riguardo, ho predisposto fin dal maggio scorso un decreto-legge, che ho sottoposto all'esame del Consiglio dei Ministri. Tra i problemi più gravi da affrontare vi è quello delle zone afflitte da calamità naturali, come ad esempio la Valtellina. Spesso si attacca l'ANAS per le sue carenze e per le sue responsabilità. Occorre, tuttavia, tener presente che i residui passivi non si possono utilizzare, ragion per cui non è possibile intervenire in zone che si trovano in gravi condizioni di dissesto.

Ho scritto alla vice presidenza del Consiglio dei Ministri tre o quattro lettere dicendo che non mi assumevo responsabilità, la Valtellina la considero una priorità. Ho presentato a maggio un decreto-legge per sbloccare tali fondi per la viabilità interessata da calamità naturali (con particolare riferimento alla Valtellina), per tratti di rilevanza internazionale e per la chiusura di maglie autostradali di grande viabilità, perchè esistono tratti di strada pericolosi sui quali non si può intervenire, e avevo chiesto tremila miliardi per risolvere il problema. Della chiusura di maglie autostradali non se ne parla e se non troviamo uno strumento normativo che ci permetta di attivare tali fondi e intervenire per raggiungere questi obiettivi, è chiaro che avremo residui passivi inutilizzati, ma non per colpa nostra. Questi residui vengono, poi, strumentalizzati per dire che vanno eliminati perchè non si è in grado di spenderli.

Se il decreto per i Mondiali di calcio verrà varato, 1.018 miliardi, che originariamente erano 1.058, verranno assorbiti per far fronte a tale manifestazione; ma se non saranno utilizzati in quella sede, appartengono praticamente alla vecchia legge finanziaria, finiranno per non essere utilizzati. Siamo prigionieri di un meccanismo per cui, se non c'è l'intervento legislativo che ci permette di utilizzare questi soldi, resteremo bloccati. Nel momento in cui tali fondi, legati ad opere da realizzare - perchè esistono progetti approvati sollecitati da tutte le parti -, non verranno usati per questo scopo, resteranno completamente bloccati e, allora, non ha senso svolgere un dialogo di carattere istituzionale ed operativo.

Il senatore Putignano nella sua relazione ha ampiamente e puntualmente evidenziato la questione sotto questo profilo, così come sotto altri per cui dichiaro di essere perfettamente d'accordo con quanto da lui detto, riservando di pronunciarmi sulle altre osservazioni che emergeranno dal dibattito circa le opere marittime, quelle idrauliche e altri settori estremamente importanti.

Tuttavia, ripeto, il problema più spinoso è quello che ho evidenziato, perchè per altre questioni si può prevedere qualcosa di più per intervenire; ad esempio sul consolidamento statico prima che si renda necessario l'intervento della protezione civile per un terremoto e per altro evento calamitoso, quando cioè è già tardi. Dovremmo intervenire prima, ma allo stato delle cose questo non ci è possibile.

Altro settore in cui si può intervenire è quello dell'edilizia monumentale minore, che è di nostra competenza, dove avevamo proposto una ripartizione di fondi che non è stata accettata. In questo modo certe funzioni del

Ministero non possono essere esercitate in pieno per mancanza di strutture operative.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Ministro per aver toccato argomenti e problemi anche drammatici.

Passiamo ora all'esame della tabella 17.

Prego il senatore Mariotti di riferire alla Commissione sulla tabella 17 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1442.

MARIOTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1442*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, il notevole ampliamento dei compiti attribuiti negli ultimi anni da molteplici leggi al Ministero della marina mercantile non è stato accompagnato, se non in parte, da un'adeguata dotazione finanziaria sia per la parte corrente che per quella in conto capitale.

Già il relatore alla Camera ha avuto modo di soffermarsi su questo aspetto mettendo in evidenza l'inadeguatezza dei mezzi a fronte degli ambiziosi propositi di cambiamento volti alla creazione di un efficiente Ministero del mare.

L'inadeguatezza delle previsioni di spesa è stata sottolineata anche dalla Corte dei conti che, in sede di relazione al Parlamento sul rendiconto generale dello Stato, ha fatto riferimento alla misura delle previsioni di spesa per la difficoltà dell'Amministrazione marittima di perseguire in maniera concreta gli obiettivi di politica economica assegnati alla sua competenza, con particolare riferimento ai settori della difesa del mare e dell'ambiente marino, dell'armamento, della cantieristica e della pesca.

Attraverso più idonei stanziamenti, uniti all'accresciuta consapevolezza del ruolo nuovo che è chiamato a svolgere, il Ministero della marina mercantile potrà effettivamente perseguire gli obiettivi suddetti nell'ambito dell'economia italiana e, in relazione al prossimo futuro, europea. Ciò consentirebbe, appunto, la trasformazione del Ministero in Ministero del mare, quale centro comune di imputazione di tutte le attività e di tutti gli interessi che fanno capo al mare.

In questa mutata ottica è da considerare positivo il fatto che la finanziaria 1989 preveda un accantonamento di 15 miliardi per il 1989 e di 30 miliardi per gli anni 1990 e 1991.

Sembra quindi non più procrastinabile che l'Amministrazione ponga mano alla redazione del disegno di legge di ristrutturazione, presentandolo in tempi brevi all'esame del Parlamento.

Di rilievo, per i riflessi di carattere economico e sociale che sono collegati, si presentano gli interventi in favore dell'industria cantieristica ed armatoriale, connessi all'attuazione della V e della VI direttiva CEE.

In particolare la VI direttiva CEE sugli aiuti alla costruzione navale consente interventi finalizzati al completamento del processo di ristrutturazione dell'industria navalmeccanica, nel rispetto della disciplina contenuta nello strumento comunitario.

Attraverso aiuti alla produzione ed agli investimenti sembra necessario sostenere gli sforzi del settore in questo periodo di crisi, favorendo altresì possibili forme di collaborazione tra i cantieri allo scopo di far fronte alla sfida della concorrenza internazionale.

Non può non sottolinearsi in questa sede la necessità di continuare gli

interventi a favore della ricerca applicata al settore della costruzione e della propulsione navale. La ricerca, infatti, che rientra altresì tra gli obiettivi prioritari indicati dalla CEE, svolge un ruolo altamente significativo, considerato che il futuro della navalmeccanica è sempre più legato alla capacità di trovare risposte altamente innovative, aperte all'apporto di soluzioni tecnologiche in linea con le esigenze delle economie fortemente industrializzate al fine di reggere l'impatto della concorrenza estera.

Il disegno di legge n. 1287 attualmente all'esame del Senato contiene disposizioni al riguardo e la sua approvazione si inserirà coerentemente nel quadro degli interventi sopra enunciati.

L'intervento in favore della cantieristica previsto dalla direttiva comunitaria assume la duplice valenza di sostegno indiretto all'armamento e di misura *ad hoc* intesa a favorire la produzione dei cantieri nazionali.

Nel quadro degli interventi necessari per sostenere l'armamento, in relazione alle difficoltà derivanti da una concorrenza internazionale particolarmente agguerrita, appare poi necessario un intervento mirato a sterilizzare l'impatto negativo degli oneri fiscali non sopportati dagli armatori, anche europei, che hanno trasferito le loro navi in registri diversi da quelli tradizionali.

Essenziale ed improcrastinabile è l'intervento complessivo nel settore della difesa del mare in relazione all'attuazione di iniziative per la sorveglianza dell'ambiente marino, per la prevenzione di incidenti in mare, per l'istituzione delle previste riserve marine; improcrastinabile è del pari il completamento della componente aerea del Ministero, sia di quella ad ala fissa che degli elicotteri.

In quest'ambito appaiono altresì non rinviabili il potenziamento delle infrastrutture logistiche delle capitanerie di porto e, in connessione con il disegno di ristrutturazione dell'Amministrazione, il potenziamento degli organici degli ufficiali, sottufficiali e del resto del personale delle capitanerie di porto.

Non possono che sottolinearsi favorevolmente gli interventi nel settore della pesca sia in termini di gestione razionale delle risorse biologiche del mare che di incremento e valorizzazione di talune produzioni, di incremento del consumo di prodotti ittici nazionali con l'aumento del valore aggiunto e dei relativi riflessi occupazionali e del miglioramento delle condizioni di vita, di lavoro e di sicurezza a bordo dei pescatori.

Anche alla ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima è necessario che l'Amministrazione marittima dia un particolare impulso, con specifico riferimento all'acquacoltura, indirizzando verso tale tecnologia la maggior parte dei fondi della ricerca, palesandosi l'acquacoltura come la reale risposta ai problemi in tema di approvvigionamento di prodotti ittici.

Gli interventi a difesa dell'ambiente marino, indispensabili in ogni parte del pianeta, assumono importanza e urgenza assolute nel mare Mediterraneo, particolarmente sensibile ad effetti inquinanti perchè mare chiuso.

Il lungo tempo di ricambio delle acque, 80-100 anni, rende questo mare molto vulnerabile ai fenomeni di inquinamento derivanti da varie fonti.

Ne consegue la necessità di provvedere, come la legislazione italiana ed accordi internazionali prevedono, a valutare con attenzione i caratteri dell'inquinamento e gli effetti che questi producono nel tempo.

Ciò invero non è conseguibile con gli stanziamenti previsti e con gli stessi interventi non sempre efficacemente coordinati e realizzati.

Occorre operare un salto di qualità imposto da esigenze che non possono essere disattese.

Sulla base di tali considerazioni, è auspicabile anche un migliore rapporto fra Governo e Parlamento, con l'effettivo coinvolgimento di quest'ultimo.

A ciò potrebbe contribuire lo stesso potenziamento della struttura del Ministero della marina mercantile e il pieno utilizzo delle moderne tecnologie.

Indubbiamente a questo fine non contribuisce il bilancio così come è impostato: il bilancio di copertura reca una diminuzione di circa il 23 per cento rispetto alle previsioni assestate per l'anno 1988.

Le modificazioni apportate alla Camera sono di scarso rilievo.

È chiaro che, anche per questa ragione, si rende necessaria l'effettiva qualificazione della spesa che può attuarsi nella sfera di competenza del Ministero della marina mercantile ed in quella di connessione con gli altri Ministeri.

A tal riguardo, nel contesto del piano generale dei trasporti, assumono specifico rilievo la riforma delle gestioni portuali e la istituzione dei sistemi portuali, meritevoli di ulteriori approfondimenti ed opportuni aggiustamenti nell'ambito del disegno di legge di iniziativa governativa.

Un'organica politica dei trasporti implica la necessità, più volte riconosciuta in questa sede, della costituzione del CIPET per l'impostazione dei programmi in cui è inserita l'attività del Ministero della marina mercantile.

Onorevoli colleghi le argomentazioni svolte lo scorso anno in occasione della discussione sulla precedente legge finanziaria non hanno perduto validità: un anno non è certamente sufficiente per profonde modificazioni.

Peraltro, la pesantezza del debito pubblico impone economie e tagli relativi.

Nell'invitare la Commissione ad esprimere parere favorevole sulla tabella 17 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria, auspico per il futuro un deciso miglioramento della situazione, attuabile attraverso la qualificazione della spesa, con il contributo che può venire da norme recentemente approvate e di prossima approvazione, nonchè infine il coordinamento fra i vari settori dell'Esecutivo, un rafforzato e migliorato rapporto fra quest'ultimo e il Parlamento.

PRESIDENTE. In attesa del rappresentante del Ministero delle poste e telecomunicazioni, se non si fanno osservazioni, sospendiamo brevemente i nostri lavori.

*I lavori vengono sospesi alle ore 12,05 e sono ripresi alle ore 12,40.*

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori; poichè avevamo precedentemente stabilito di svolgere nella seduta odierna soltanto le relazioni, ringrazio il senatore Mariotti per la sua ampia relazione sulla tabella 17.

Passiamo, quindi, all'esame della tabella 11.

Prego il senatore Picano di riferire alla Commissione sulla tabella 11 e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1442.

PICANO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il progetto di bilancio di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (tabella 11) e le parti connesse del disegno di legge finanziaria, in considerazione della tendenza positiva del Dicastero e delle aziende da esso dipendenti a contenere i costi e a migliorare e potenziare i servizi coerentemente alle direttrici di politica economica nazionale, meritano tutta la nostra favorevole attenzione. L'analisi ha preso le mosse dalle risultanze complessive dello stato di previsione delle entrate e delle spese dell'Amministrazione postelegrafonica per l'anno finanziario 1989, che si manifestano nel modo seguente: entrate, 10.803 miliardi; uscite, 12.976 miliardi; disavanzo, 2.173 miliardi.

La riduzione del disavanzo, che per il 1989 è fissata nel 15 per cento annuo di quello iscritto nel bilancio di previsione per l'esercizio 1988, al netto degli oneri impropri che l'Amministrazione sostiene per i servizi a tariffa ridotta agevolata, è conforme all'obiettivo di rientro del *deficit* a conferma di una tendenza già registrata a partire dal 1985. In previsione, quell'anno, era stato indicato un disavanzo di 1.990 miliardi; nel 1986, di 2.084 miliardi con un incremento percentuale inferiore al tasso di inflazione; nel 1987 il disavanzo è stato contenuto in 1.736 miliardi agli stessi livelli monetari del 1985, e quindi inferiore del 15 per cento in termini reali. Alla chiusura del conto consuntivo i risultati sono ancora migliorati: nel 1985 il disavanzo è stato di 1.415 miliardi, nel 1986 di 1.665 miliardi, nel 1987 di 1.736 miliardi con un incremento inferiore al tasso di inflazione.

Anche il disavanzo corrente denota un andamento nettamente decrescente: da 1.782 miliardi nel 1985 si è scesi a 1.231 miliardi nel 1986 ed a 1.150 miliardi nel 1987.

Rispetto al bilancio assestato per l'anno finanziario 1988, le entrate considerate nello stato di previsione presentano una differenza positiva di 341.979 milioni da attribuire sia all'aumento dei singoli cespiti elaborato sulla scorta di un tasso di incremento del traffico maggiore in tutti i settori operativi, sia agli aumenti tariffari, anche se contenuti nei limiti del tasso d'inflazione.

L'adeguamento delle tariffe previste nei prossimi anni è comunque tale da mantenere invariato rispetto agli altri prezzi quello relativo al servizio postale pubblico con incrementi tempestivamente introdotti secondo le direttive emanate dal CIP.

Per quanto riguarda le spese, l'obiettivo da perseguire è il contenimento dei costi in particolare attraverso la razionalizzazione dei procedimenti di lavoro, che devono essere improntati a maggiore economicità, e l'eliminazione degli uffici periferici meno remunerativi al fine di assicurare il miglioramento della qualità dei servizi, attraverso processi di modernizzazione degli impianti e delle strutture gestionali ed organizzative.

Lo stato di previsione della spesa ha posto in evidenza comunque oneri maggiori rispetto al bilancio assestato del 1988 dovuti, essenzialmente, alla necessità di adeguare le dotazioni di bilancio alle esigenze della nuova gestione. In questo ambito le variazioni più importanti riguardano quelle relative alla spesa:

per il personale in attività di servizio ed in quiescenza, più 355.408 milioni;

per l'acquisto di beni e servizi (esercizio e manutenzione impianti e locali, eccetera) più 45.742 milioni;

per gli ammortamenti, i rinnovamenti e le migliorie più 69.489 milioni;

per il potenziamento dell'attività dell'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni e per la ricerca tecnico-scientifica, più 10.000 milioni.

In particolare, la complessiva spesa corrente di 11.512.723 milioni include 7.041.630 milioni di spese per il personale in attività di servizio determinate anche dall'attuazione del nuovo contratto e dalla necessità di mantenere alle strutture operative elevati livelli di efficienza.

I miglioramenti economici accordati con l'attuale contratto, con particolare riguardo alla parte accessoria, tendono a premiare i rischi, i disagi e le responsabilità del personale chiamato a svolgere attività particolarmente delicate e pesanti, anche se ciò ha imposto il superamento di difficoltà di ordine finanziario di notevole entità. Unitamente alla soluzione di questioni di natura giuridica, definite nel disegno di legge sull'organizzazione ed il personale dell'Amministrazione postelegrafonica, di recente approvato dal Consiglio dei Ministri, vi è l'impegno maggiore in termini di risorse umane e finanziarie indirizzato a sviluppare l'istruzione professionale per una più elevata produttività del lavoro ed una maggiore efficienza nell'ottica del miglioramento del servizio e del contenimento della spesa.

L'obiettivo finale deve essere comunque quello di una riorganizzazione produttiva che dovrà realizzarsi anche attraverso il coinvolgimento delle organizzazioni sindacali, migliorando i metodi di assunzione e gestione del personale nonché il sistema di retribuzione e di incentivazione da tarare su parametri avanzati di misurazione della produttività.

Dovranno essere introdotti nuovi sistemi nella valutazione delle prestazioni e del personale, in analogia con quanto avviene nel settore privato, che misurino il raggiungimento dei risultati in base ad obiettivi precedentemente concordati.

Un'attenzione particolare andrà rivolta ai funzionari che assumeranno un ruolo chiave nella gestione del cambiamento e nella conduzione dell'azienda futura, affinché venga loro garantita, attraverso opportuni interventi di formazione mirata e specialistica la definizione di *iter* economici e di carriera agevolati, un adeguato riconoscimento della loro professionalità.

Motivare questo personale, coinvolgerlo nella realizzazione degli obiettivi aziendali assicurandogli un giusto sviluppo professionale, costituiscono presupposti strategici nell'evoluzione e modernizzazione dell'Amministrazione.

Il completamento dei processi di automazione ed il successivo effetto sinergico, accanto all'adozione di sistemi operativi ad alta tecnologia (uffici postali elettronici e posta elettronica), completeranno il quadro di riferimento sul quale far leva per il rilancio dell'Amministrazione ed un recupero di produttività.

In questo quadro è necessaria la conferma del volume degli investimenti che non può proprio essere ridotta per gli impegni e gli obiettivi di potenziamento delle strutture operative che l'Amministrazione ha assunto.

Le spese in conto capitale ammontano pertanto a 1.231.732 milioni, di cui 498.300 per gli interventi di attuazione della legge n. 39 del 1982.

Al relativo finanziamento si potrà provvedere con operazioni di mutuo, destinando al servizio del debito una quota-parte dei maggiori ricavi.

La logica del progressivo ammodernamento e potenziamento degli edifici è accolta nell'Amministrazione come elemento essenziale di gestione. La concreta attività è rivolta alla prosecuzione ed al completamento dei programmi avviati di meccanizzazione e di automazione dei servizi e delle attività amministrative. L'attività del settore dell'edilizia vedrà presente l'Amministrazione per l'ammodernamento delle strutture e per l'estensione della presenza dei servizi postali a tutte le collettività sociali nonchè per la estensione degli uffici operativi del movimento postale.

Notevole è l'impegno dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a promuovere ed agevolare l'espansione dell'attività industriale del Mezzogiorno inserendosi nel quadro degli sforzi che il paese sta compiendo per potenziare ed estendere il processo di intervento nelle aree economicamente meno sviluppate, in particolare attraverso la riserva del 40 per cento delle commesse ad industrie ed imprese artigiane locali.

Nel settore delle telecomunicazioni l'obiettivo deve essere quello di realizzare un sistema efficace, competitivo con i paesi più moderni.

Pertanto lo sforzo maggiore va indirizzato all'ammodernamento ed al potenziamento degli impianti e della rete, al miglioramento dei servizi esistenti ed allo sviluppo dei nuovi servizi.

Per l'Amministrazione delle poste si prevedono investimenti di circa 40.000 milioni per il completamento e l'integrazione della rete telex e trasmissione dati; 5.000 milioni per il rinnovamento e il potenziamento dei centri radio; 5.000 milioni per il potenziamento e lo sviluppo dell'attività scientifica, e circa 200.000 milioni per la realizzazione degli interventi previsti dal piano decennale 1985-1994 di sviluppo e potenziamento dei servizi di telecomunicazioni.

Se il disavanzo evidenzia una tendenza al miglioramento, tuttavia difficile appare la manovra di rientro dal *deficit*. Le cause di tale disavanzo si possono riscontrare, come si è visto, nell'evoluzione naturale delle spese di personale (assunzioni, aumenti periodici, promozioni, indennità integrativa speciale), nel crescente aumento generale dei prezzi di beni e servizi, indispensabile per un'efficiente attività gestoria, e nell'ascesa degli oneri dovuti per il rimborso delle quote dei mutui, per le anticipazioni connesse all'amministrazione, per la copertura dei disavanzi di gestione.

A ciò si aggiunge una serie di vincoli e condizionamenti normativi, che riflettono spesso scelte politiche assunte a sostegno di altre attività economiche, che incidono negativamente sulle capacità gestionali dell'Amministrazione traducendosi in minori entrate o in un aumento di spese. È il problema dei cosiddetti oneri impropri.

Essendo pressochè incompressibili le spese per l'acquisto di beni e servizi, per il pagamento di interessi, per investimenti e rimborso prestiti, dovrebbe essere quelle del personale a costituire l'unico campo di intervento per una manovra di contenimento. I margini, però, non sono dell'ampiezza necessaria per ridurre il disavanzo nella misura di 850 miliardi, sia pure nell'arco di 4 anni, così come voluto dalla legge finanziaria 1988. Tenuto conto che le spese del personale assorbono già il 90-95 per cento delle entrate da servizi (dato che emerge anche dai bilanci precedenti), è più che ipotizzabile che il rientro dal disavanzo sarebbe impossibile senza il trasferimento allo Stato di tutti quegli oneri impropri appena ricordati, di

tutto ciò che, insomma, grava sull'Amministrazione come i trattamenti tariffari agevolati. È noto che le tariffe sono pesantemente influenzate da finalità sociali e da agevolazioni di notevole entità tale da rendere la tariffa delle stampe periodiche quasi simbolica. In questi casi non si tratta di oneri sociali in senso stretto, ma piuttosto si deve parlare di trasferimenti di oneri impropriamente rilevati.

Per quanto riguarda il personale, va menzionato l'onere del trattamento pensionistico al personale direttivo ed a quello degli uffici principali - 1.066 miliardi per il 1989 che rappresentano il 13 per cento dell'intera spesa del personale e l'8,86 per cento delle spese totali - che non dovrebbe essere a carico dell'Amministrazione. È da notare, a questo proposito, che nessun datore di lavoro pubblico o privato in Italia e in Europa corrisponde direttamente la pensione ai dipendenti cessati dal servizio, ma si limita a corrispondere i contributi prescritti agli enti previdenziali.

Tra gli altri oneri accollati all'Amministrazione in considerazione della sua funzione sociale o per il risanamento della gestione di altri enti, le spese più pesanti riguardano il funzionamento della polizia postale.

Si pensi ai rilevanti esborsi che derivano dall'accollo all'Azienda di tutti gli oneri connessi alla prevenzione ed alla difesa degli attacchi criminosi sferrati agli uffici postali ed a mezzi di trasporto dell'Amministrazione. E questo nonostante che quasi tutti i fondi trasportati o giacenti presso uffici postali riguardino esigenze di altre amministrazioni dello Stato o di altri enti pubblici.

Il trasporto degli effetti postali originariamente affidato per legge alle imprese concessionarie di autolinee è stato da queste dismesso a seguito della regionalizzazione e della istituzione dell'agente unico a bordo degli autoveicoli. Anche il mantenimento in esercizio di uffici postali a basso livello di traffico costituisce un notevole costo per l'Amministrazione.

In questi ed altri casi sarebbe quindi opportuno prevedere il trasferimento di tale onere dell'Azienda delle poste allo Stato stesso; ovvero andrebbe studiato un opportuno sistema di intervento finanziario che addossi, *pro-quota*, l'onere a quanti - enti pubblici od amministrazioni - fruiscono dell'attività di «supplenza» svolta dall'Amministrazione.

Per quanto riguarda l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, il bilancio di previsione presenta le seguenti risultanze complessive: entrate, 4.509 miliardi, spese 4.134 miliardi, con un avanzo pari a 375 miliardi circa contro i 319 miliardi del bilancio assestato per l'anno 1988.

L'attività dell'Azienda è indirizzata verso obiettivi che, pur ricalcando gli indirizzi programmatici degli anni precedenti, prefigurano nuovi e decisivi sviluppi per la rete e per i servizi attraverso l'adeguamento della rete e degli impianti alle esigenze del servizio nell'ambito di strutture aziendali non più burocratizzate ed obsolete.

Le azioni e gli interventi previsti puntano, in particolare, allo sviluppo evolutivo dei metodi di programmazione e pianificazione, a breve e medio termine, della rete, onde poter razionalmente introdurre nella rete medesima numerosi nuovi impianti a breve termine, accelerando la realizzazione delle nuove reti in cavi ottici terrestri e sottomarini ed il processo di numerizzazione dei mezzi trasmissivi esistenti in cavo coassiale ed in ponte radio attraverso il rafforzamento dei settori della ricerca e dello sviluppo nel campo delle nuove tecnologie.

Migliorare le strutture organizzative e gestionali, acquisire efficienza,

produttività, dinamicità, recuperare il ritardo rispetto agli altri paesi europei sui fronti dello sviluppo e della qualità dei servizi significa affrontare un compito assai impegnativo che implica profonde innovazioni ed interventi sui molteplici aspetti della capacità di risposta in chiave imprenditoriale al mercato e di governo del sistema nel suo complesso.

Questo significa poter disporre di flessibilità di risposta sul territorio onde soddisfare la domanda nelle sue articolazioni per superare gli ostacoli che si frappongono fra gestori ed utenza per effetto della qualità del servizio e dell'efficienza del rapporto con i cittadini abbonati e di adeguamento alle nuove esigenze degli strumenti interni di gestione e organizzazione del lavoro.

Pur mostrando perplessità sullo stato attuale dell'offerta dei servizi da parte del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, tuttavia bisogna apprezzarne l'impegno, la volontà, la tendenza al cambiamento. Tale valutazione è pertanto alla base della decisione di approvarne il bilancio previsionale per il 1989.

Il significativo e costante contenimento del disavanzo, il miglioramento e potenziamento dei servizi, la tendenza alla riduzione dei residui passivi rappresentano elementi che fanno ben sperare per lo sviluppo futuro della Azienda. Ma tale speranza può diventare certezza solo attraverso la riforma strutturale del Ministero delle poste che ormai da anni attende di essere varata.

Una efficace riorganizzazione del settore dovrebbe prevedere che la gestione dei servizi di telecomunicazione ad uso pubblico (fatta esclusione per quelli di radiodiffusione circolare) sia realizzata attraverso l'affidamento in concessione ad una sola società, le cui azioni aventi diritto al voto siano in maggioranza detenute dall'IRI.

Contestualmente, nell'ambito del Ministero delle poste e telecomunicazioni - in linea anche con i prevalenti orientamenti in ambito internazionale - rimarrebbero collocate, sia le attività connesse ai servizi postali e di bancoposta, sia quelle di indirizzo e controllo - quale ente concedente - nel campo dei servizi di telecomunicazioni, ma con strutture e mezzi adeguati.

In linea generale dovrebbero quindi essere previsti una ridefinizione dei compiti del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni con l'attribuzione di un ruolo specifico nel campo della programmazione generale, nonché dell'indirizzo, coordinamento e controllo dell'intero settore dei servizi postali, di bancoposta e di telecomunicazioni e un più stretto raccordo tra il Ministero ed i comitati interministeriali nella fase della programmazione, lasciando alla società concessionaria una maggiore autonomia in ordine alle previsioni di investimenti industriali.

In relazione poi agli aspetti occupazionali vanno senza dubbio affrontati in vista della riforma, se non altro per fissare i criteri di base ed individuare gli strumenti gestionali adeguati, le questioni inerenti allo stato giuridico e previdenziale degli addetti, la mobilità del personale, l'organizzazione del lavoro soprattutto per i dipendenti dell'ASST che optano per il sistema delle partecipazioni statali.

Per quanto riguarda l'Azienda di posta e bancoposta, che dovrà rimanere comunque sempre nell'ambito pubblico, occorre valutare l'opportunità di ampliare lo spazio di azione del bancoposta non limitandolo ad una funzione di sola raccolta del risparmio ma estendendolo anche alle attività di finanziamento degli investimenti nel settore statale e delle telecomunicazio-

ni, espletandone quindi la vocazione creditizia in attesa della direttiva del CICR.

Un decisivo passo per la realizzazione del riassetto sul piano operativo sta nel contestuale accorpamento in un'unica società delle attività svolte da Stet, Sip, Italcable, Telespazio ed ASST, deliberato dall'IRI nella scorsa primavera.

Si tratta senza dubbio di realizzare un'operazione delicata e complessa anche per i suoi aspetti economico-finanziari, tenuto conto della latitudine e della consistenza dei rapporti del gruppo Stet con il mercato dei capitali ed in particolare con una vasta platea di azionisti privati.

In questa iniziativa mi sembra indispensabile assicurare il coinvolgimento di *management* e tecnici delle aziende Stet e dell'Azienda di Stato nell'opera di adeguamento organizzativo e di alcune funzioni per rispondere alle esigenze degli anni '90 nell'ovvio rispetto di tutti i tempi tecnici imposti dalla normativa per le operazioni attinenti le previste modificazioni societarie. È evidente, allora, l'esigenza di procedere quanto più rapidamente possibile a dare il necessario quadro di certezze ad un confronto tecnico che deve realizzare un impegnativo programma quale il piano Europa.

L'operatività del riassetto rischia peraltro di essere bloccata se non si perviene contestualmente ad una nuova regolamentazione dei rapporti tra pubblico e privato, attraverso la fissazione di nuove norme chiare e precise che garantiscano il ruolo dei privati ma allo stesso tempo impediscano il proliferare disordinato e dannoso di iniziative che potrebbero rivelarsi assolutamente ingovernabili. Occorre in primo luogo modificare la normativa che disciplina l'uso delle reti private. La normativa vigente che consente l'uso di reti dedicate solo all'interno di un'impresa è stata superata dal grado di «apertura» delle imprese e dalla possibilità di produrre servizi indipendentemente dalla disponibilità di capacità trasmissiva. In questo ambito, e riaffermando il principio generale del monopolio pubblico sulla commutazione e trasmissione, è opportuno favorire l'accesso di terzi alle reti private, a condizione che si prevedano le necessarie autorizzazioni, l'obbligo di utilizzare i circuiti pubblici ed i controlli su canoni e tariffe. Quello della tariffazione è uno dei problemi più delicati per evitare il rischio di «scremature» del traffico che i privati possono effettuare rivendendo a terzi parte della capacità di trasporto affittata, sottraendo traffico alla rete pubblica commutata.

Sarebbe pertanto opportuno orientarsi verso una tariffazione basata sull'uso, che però richiede costi competitivi a livello europeo, per evitare freni allo sviluppo dei servizi concorrenziali. La situazione in questo campo sarà comunque portata alla nostra attenzione dal senatore Patriarca. Da parte mia mi auguro intanto che potremo arrivare rapidamente alla definizione della normativa.

Non si può non sottolineare, infine, l'urgenza di approvare la legge sul sistema radiotelevisivo per garantire, sia gli utenti nella ricezione dei programmi attraverso il più corretto perseguimento delle finalità del servizio pubblico, sia gli imprenditori che investono nel settore assicurando loro, con la definizione di precise norme antimonopolistiche, una reale e pluralistica libertà d'antenna. I problemi tecnici relativi - rapidità, affidabilità, perfezione della ricezione e dell'immagine - verranno risolti grazie all'introduzione sempre più spinta dell'innovazione tecnologica dei mezzi trasmissivi, in particolare con l'utilizzo delle fibre ottiche. In attesa che esse

trovino una diffusione generalizzata, un'attenzione particolare va rivolta attualmente alle potenzialità di utilizzo dei satelliti in tale ambito, in relazione alle conseguenze positive non solo sul settore televisivo ma anche su quello delle telecomunicazioni.

All'Italia sono stati assegnati 5 canali televisivi per trasmissione via satellite. La Rai ha stipulato una convenzione per l'utilizzazione preoperativa di un solo canale televisivo. L'obiettivo dovrebbe essere quello di inviare sul satellite il maggior numero di canali al fine di utilizzare le frequenze rese disponibili per il servizio di radiomobile, un servizio di notevole sviluppo destinato a diventare particolarmente redditizio, su cui dovranno puntare i gestori di telecomunicazioni.

Su «Il Sole 24 ore» di questa mattina abbiamo letto di un'alleanza stipulata fra la Olivetti ed una importante azienda europea per il servizio di radiomobile per il quale nei prossimi anni, secondo una direttiva CEE, si prevede la completa liberalizzazione. Andremo quindi verso il superamento di fatto del monopolio attualmente detenuto dalla Sip. Una completa liberalizzazione indubbiamente porrà il problema della sicurezza delle trasmissioni del radiomobile e quindi dell'esigenza di assicurare un'ampia gamma di canali per le trasmissioni, altrimenti finiremo con il bloccare non solo il servizio ma anche lo sviluppo tecnologico necessario.

Onorevoli colleghi, erano queste le considerazioni che desideravo sottoporvi circa il bilancio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, sul quale sollecito un ampio dibattito e una rapida approvazione.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il senatore Picano per la sua ampia ed esauriente relazione e dichiaro aperta la discussione.

**GOLFARI.** Condivido le considerazioni di segno positivo esposte dal relatore, cui va il mio apprezzamento per il lavoro svolto. Dalla relazione del senatore Picano emerge che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni è impegnato in un notevole sforzo di produttività e di ammodernamento tecnologico per adeguarsi all'evoluzione in atto, che per il Ministero stesso è sempre più rapida, ragion per cui occorre che i servizi siano idonei a gestire quelle novità che già si intravedono.

L'osservazione che vorrei fare è riferita ad una disposizione approvata nell'ambito di un disegno di legge, collegato alla manovra finanziaria, concernente la finanza pubblica, in base alla quale viene soppressa la clausola di automaticità per la concessione di tariffe postali agevolate al comparto della stampa periodica. In pratica, con tale disposizione si annullano i vantaggi che alla stampa minore erano stati assicurati attraverso le leggi sull'editoria.

Come è noto, il settore dell'editoria è stato in qualche misura risanato dalle leggi n. 416 del 1981 e n. 77 del 1987, che hanno previsto una serie di agevolazioni fiscali soprattutto per quanto riguarda la spedizione delle stampe. Ora, inopinatamente, con questa disposizione si eliminano in pratica le provvidenze predisposte dalle leggi sull'editoria. Il provvedimento ha suscitato forti reazioni da parte dell'Unione della stampa periodica italiana e della Federazione italiana dei settimanali cattolici, come di altre associazioni che operano sul mercato in condizioni precarie e che devono poter continuare ad esercitare la propria attività con le agevolazioni predisposte dalla normativa vigente.

Tengo a ribadire che le leggi sull'editoria avevano previsto contributi

coordinati, in qualche misura, rispetto al contesto generale, che non erano riferiti soltanto ai periodici ed alla stampa minore, ma anche ai quotidiani e alle case editrici di particolare valore, alle imprese radiofoniche che fossero organi di partito, come, ad esempio, «Radio radicale» e ai periodici cosiddetti minori. La norma approvata dalla Camera dei deputati viene quindi ad eliminare l'equilibrio raggiunto con le leggi sull'editoria, in particolare con quella del 1987. Infatti, con una diversa classificazione si eliminano la stampa settimanale e periodica dalla categoria principale, vale a dire quella dei quotidiani, trasferendole in un'altra categoria che comporta tariffe maggiormente onerose. Restano quindi le agevolazioni per la grande stampa, mentre viene penalizzata la stampa minore.

L'Unione della stampa periodica italiana ha già presentato un ricorso al TAR del Lazio, che lo ha accolto esprimendo l'orientamento che i settimanali di carattere analogo alla stampa principale (vale a dire quella quotidiana) vengano mantenuti nel gruppo postale dei quotidiani. Raccomando pertanto al Ministro un attento approfondimento della materia affinché il Governo provveda ad introdurre modifiche al disegno di legge approvato dall'altro ramo del Parlamento.

Per quanto mi riguarda, preannuncio la presentazione, a nome del mio Gruppo, di un emendamento tendente al mantenimento della situazione attuale, vale a dire a far sì che la stampa periodica abbia le medesime tariffe postali di quella quotidiana.

Questo è il problema che vorrei sottoporre al Ministero interessato e alla Commissione, affinché si addivenga ad un approfondimento prima che la discussione su tali questioni apparentemente minori sia travolta da quelle più importanti cui il senatore Picano ha fatto riferimento. Ma non credo che la produttività del Ministero delle poste possa essere realizzata con ritocchi tariffari di questo genere, quando si sa che la stampa minore, soprattutto quella settimanale e periodica, contribuisce per l'uno, due per cento sul totale generale dello smistamento postale ed è quindi trascurabile rispetto ai grandi problemi che interessano il Ministero.

Era questo il richiamo che desideravo fare, riservandomi di approfondire la questione quando esamineremo il testo del provvedimento di accompagnamento che porta il n. 1423, in sede di esame congiunto con il disegno di legge finanziaria.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare, non facendosi osservazioni, il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge, nonchè delle tabelle 9, 10, 11 e 17, è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 13,15.*

---

**GIOVEDÌ 1° DICEMBRE 1988**  
(Pomeridiana)

**Presidenza**  
**del Presidente BERNARDI**  
**indi del Vice Presidente BISSO**

*I lavori hanno inizio alle ore 16,10.*

**«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)» (1442)**, approvato dalla Camera dei deputati

**«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il triennio 1989-1991» (1443)**, approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1989 (Tab. 9)

- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1989 (Tab. 17)

(Rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione) (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: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)» e: «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il triennio 1989-1991 - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1989 (tabella 9) - Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1989 (tabella 17)», già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame sospeso questa mattina.

Dichiaro aperta la discussione generale sulla tabella 17.

BISSO. Signor Presidente, onorevole Ministro, mi sia consentito innanzi tutto di spendere qualche parola in merito alla procedura di esame dei documenti di bilancio. Se il problema è infatti quello di prendere atto unicamente delle cifre, non vedo cosa dovremmo discutere visto che le conosciamo. Se intervengo è per svolgere qualche considerazione, su aspetti politici e procedurali, ma soprattutto sulle finalità che si intende perseguire attraverso gli stanziamenti previsti dal disegno di legge al nostro esame.

Per me le cifre hanno un linguaggio ben preciso: quello dello sviluppo o dell'arretramento, dell'occupazione o della disoccupazione, dell'inflazione o della stabilità monetaria, della qualità della vita presente e futura. Le cifre, dunque, non sono neutre, hanno invece un proprio linguaggio che come tale, deve essere interpretato. Tuttavia, visto lo scarso tempo a disposizione, che giudico mortificante proprio per il ruolo che siamo chiamati a svolgere in ragione del nostro mandato elettorale, mi limiterò a brevi considerazioni. Entro immediatamente nel merito delle questioni.

L'esame della tabella 17 per il 1989 permette, a differenza del passato, un confronto più pregnante, vivo e interessante poichè alle generiche formulazioni sulle «linee di azione del Ministero della marina mercantile nei settori di sua competenza» fa contestualmente riscontro la presentazione, da parte del Ministro, di provvedimenti estremamente chiari nelle finalità che vuole perseguire per ogni settore di pertinenza del Ministero della marina mercantile. Proprio in rapporto a dette finalità a nome del mio Gruppo devo subito dichiarare come, di fronte allo scardinamento del vecchio ordinamento marittimo mercantile, per effetto in particolare delle innovazioni tecnologiche, la risposta che si dà a sostegno del sorgere di un nuovo ordine marittimo commerciale è per noi inadeguata, vecchia ed arretrata, sia per quanto riguarda i mezzi finanziari che per quanto concerne i contenuti.

Da qui, il travaglio e le difficoltà crescenti per l'intero settore; da qui la perdita di ruolo, sia sul mercato interno che su quello internazionale. Una perdita di ruolo che potrebbe essere recuperata solo a condizione di una radicale modifica della politica marittima del nostro paese.

Perciò la chiave di lettura del disegno di legge finanziaria e i provvedimenti che lo accompagnano da parte nostra non possono non essere valutati se non nella misura in cui possono o meno costituire un mezzo per ricollocare il nostro sistema marittimo é portuale sul mercato interno e internazionale, consapevoli tuttavia dei punti di partenza da tener presenti.

Non so se è noto ai colleghi che la nostra flotta ha una potenzialità globale che non supera gli 80 milioni di tonnellate. Queste oggi sono così ripartite: 50 per il trasporto nazionale e 30 per quello in conto terzi.

Il traffico prodotto dall'azienda Italia ammonta a circa 250 milioni di tonnellate, delle quali 36 milioni di tonnellate riguardano esportazioni via mare di manufatti prodotti dalla nostra industria. È bene che i senatori sappiano che di questi 36 milioni la flotta italiana ne trasporta soltanto 5 milioni e 500.000, - mentre per la restante parte - ci si deve rivolgere alle marinerie estere.

Da tutto questo consegue che la bilancia dei noli è in rosso per un cifra intorno ai 3.000 miliardi l'anno; una perdita che supera l'intero finanziamento di tre anni previsti dalla legge finanziaria per l'economia marittima nazionale. Ecco porsi in tutta la sua portata il problema della flotta nazionale; la qualità, le tipologie, la dimensione della flotta: l'Italia non possiede ancora nuove porta *containers* di grandi dimensioni e quindi non ha possibilità di entrate nel grande mercato del trasporto delle navi giramondo dominato dalle *jumbo containers*.

Solo con la Finmare l'Italia sarà presente in quel segmento di mercato mondiale. Lo cito perchè vale di esempio.

Per quel che riguarda le costruzioni, risulta che a metà del 1989 il grosso della cantieristica italiana sarà senza lavoro. Anche da questa prospettiva nasce l'accordo con il sindacato per l'esodo di 5.000 cantieristi. Abbiamo così un altro settore che si troverà in condizioni pessime. Stando così le cose, credo che dobbiamo compiere una riflessione nel momento in cui discutiamo di un documento così importante: lo Stato in 5 anni ha speso migliaia di miliardi, e se si contano le annualità di credito navale i contributi dello Stato superano i 10.000 miliardi. Lo Stato, cioè, ha compiuto uno sforzo finanziario notevole per l'economia marittima e con questa legge finanziaria si accinge ad un altro investimento, che questa mattina il relatore reputava

non soddisfacente e non sarò certamente io a dire il contrario. Si tratta comunque di un investimento di 1.815 miliardi.

Tuttavia, nonostante lo sforzo che si è compiuto e quello che ci si appresta a compiere, non aumentano le quote di traffico, nè per il trasporto nazionale, nè per conto terzi, nonostante la crescita dell'interscambio a livello mondiale.

Inoltre le maestranze portuali si sono ridotte della metà, circa 10.000. È questa l'unica variabile su cui si è agito e si intende agire; ma non mi risulta (in caso contrario prego il Ministro di rendermene edotto) che i costi portuali siano diminuiti nonostante i 10.000 lavoratori in meno. Si sono inoltre introdotti nella produzione e nella gestione del servizio portuale modelli di tipo industriale, tra i quali il più avanzato dovrebbe essere quello del porto di Genova, ma lo stato di quelle aziende è tutt'altro che rassicurante; non lo è sul piano della produttività, nè tantomeno su quello di garantire l'equilibrio di bilancio.

Si vanno perciò delineando tutti gli elementi che possono portare al concreto fallimento di quel modello e della sua rimessa in discussione. Poichè il suo orientamento, signor Ministro, è favorevole alla liquidazione delle compagnie e alla privatizzazione dei porti, credo che anzichè organizzare viaggi a Rotterdam, occorrerebbe che lei si facesse promotore di una attenta riflessione sul perchè di questo stato di cose, per definire politiche adeguate e non forzature e rotture traumatiche come va minacciando. Oggi abbiamo bisogno di concretezza più che di studi su Rotterdam, che a mio avviso sono inutili.

Nelle tabelle C e D vengono accantonati per i cantieri, per stanziamenti da attuarsi nell'ambito della VI direttiva, 658 miliardi di lire a copertura del divario tra costo e prezzo della nave nel contesto di quanto stabilisce appunto la direttiva richiamata. Si stanziavano invece 580 miliardi che dovrebbero essere erogati in base alla V direttiva. Ora, su questi 580 miliardi io chiedo un chiarimento. Quali garanzie abbiamo, o quali garanzie lei, come Ministro, è in grado di darci, a che la Commissione della Comunità europea non impugni questo contributo essendo a copertura di ordini per i quali erano già stati erogati 980 miliardi? Come sono stati spesi? È in condizioni di darci una spiegazione? Comunque mi dicono che la Comunità europea impugnerà il provvedimento.

Io mi auguro che ciò non accada, ma ripeto che garanzie abbiamo affinché ciò non avvenga e sia evitato un nuovo dramma per la cantieristica italiana aggiunto a quello che questa mattina ci ha esposto il senatore Patriarca?

Il problema esiste, signor Ministro, perchè non possiamo ripetere ciò che si sostenne l'anno scorso.

Allora si sostenne che lo stanziamento di 1.000 miliardi di lire circa a favore della cantieristica veniva erogato in base alla V e non alla VI direttiva. Ciò accadeva perchè alla fine del 1986 avevamo acquisito ordini che erano molto superiori alle previsioni, ma li avevamo acquisiti nell'ambito della V direttiva. Solo i tempi tecnici per la loro realizzazione ci portano fino al 1989. Da qui la continuità del contributo.

Questa fu una posizione forte che legittimava quella richiesta.

Signor Ministro, ora ai 1.000 miliardi circa se ne aggiungono altri 580, mentre la partita delle commesse concordate al 31 dicembre 1985 doveva essere completamente coperta con lo stanziamento della finanziaria 1988. Ci dica come sono andate le cose.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Questo accade con le quote.

BISSO. No, non solo le quote, perchè l'anno scorso noi abbiamo stanziato 1.000 miliardi di lire circa - questo è il punto -; ed ora la Commissione della Comunità europea dirà che noi ne aggiungiamo oltre 500: ma allora glielo dovevate dire l'anno scorso! Ecco perchè parlo di impugnativa. Questo è il primo problema.

La seconda questione riguarda il modo come si sono gestiti i miliardi stanziati sotto questa voce l'anno scorso. Cercherò di spiegarlo in modo molto semplice e comprensibile, augurandomi che lei possa smentirmi e, attraverso la smentita, tranquillizzarmi.

Il problema sta in questi termini: l'anno scorso con la legge finanziaria erano stati stanziati 1.000 miliardi di lire circa in favore della cantieristica.

Lo stanziamento di circa 1.000 miliardi si riduce, in realtà, a 930 miliardi, in quanto 70 miliardi sono stati destinati alla difesa del mare e alla pesca.

Tra la Fincantieri ed il Ministero si era peraltro addivenuti, come è noto, ad un'intesa in base alla quale da quei 930 miliardi ne sarebbero stati estrapolati 215, da destinare al credito navale. Si giunse, così, ad uno stanziamento di 715 miliardi.

Il settore della cantieristica sapeva di avere a disposizione questa cifra; in realtà e con sorpresa di tutti non si tratta di 715 miliardi, bensì di soli 285 miliardi, in quanto la quota del credito navale non fa riferimento ad una ma a tre annualità. Alla cantieristica vengono pertanto a mancare circa 430 miliardi. Mi domando, a questo punto, come sia possibile rifinanziare adeguatamente il settore.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Il relativo provvedimento è già stato predisposto.

BISSO. Estrapolando, però, la cifra cui ho fatto riferimento, risulta che vengono a mancare per il comparto risorse ingenti.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Come le ripeto, senatore Bisso, stiamo affrontando il problema.

BISSO. Me ne rallegro, signor Ministro.

Vengo ora ad un'altra questione. Il relatore Mariotti ha giustamente posto stamane il problema della correttezza non solo formale ma anche sostanziale nell'impiego della spesa pubblica. Al riguardo, vorrei esprimere la mia personale opinione.

Sempre nel quadro di una valutazione dei modi di attuazione della politica per il credito navale, scorrendo l'elenco delle aziende che beneficeranno dei contributi previsti sono rimasto sorpreso, in particolare, da un aspetto: quello relativo al contributo erogato alla Navi Club Italia s.p.a. Analizzando il problema, mi si è presentato un quadro che ha sollevato in me molti dubbi e molte perplessità, soprattutto con riferimento alla fondatezza - sostanziale e non formale - dei criteri in base ai quali si stanziavano, o si sono stanziati, decine e decine di miliardi per questa società.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Sono finanziamenti previsti dalla legge.

BISSO. Il problema è molto delicato e sto parlando sulla base di dati reali. Non sto cercando di inventare delle cifre. Ho parlato di fondatezza sostanziale e non formale poichè dal punto di vista formale l'erogazione degli stanziamenti forse non fa una grinza. Pertanto, è l'aspetto sostanziale quello che mi interessa, proprio perchè solleva una serie di problemi soprattutto con riferimento al settore della cantieristica e cioè ai fondi che si sono dovuti sottrarre a questo settore per destinarli al credito navale.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Senatore Bisso, intendo precisare che non c'è stata nessuna sottrazione di fondi.

BISSO. Io dico di sì.

Un problema che ha suscitato in me particolare interesse è quello delle date; altri aspetti che mi hanno colpito sono poi quelli che io definisco societari, nonchè quelli relativi alla dimensione del contributo e al mutamento di proprietà, per così dire, in corso d'opera.

Per quanto riguarda le date, la società a cui ho fatto poco fa riferimento, a quanto risulta, ha presentato con molto anticipo, rispetto all'acquisto e all'iscrizione del compartimento di Napoli della nave da trasformare, la domanda di contributo per il credito navale per la trasformazione della nave da *portacontainer* a nave passeggeri. Infatti, la domanda risale al 9 luglio 1986, mentre l'iscrizione della nave risale al 17 novembre 1986. Ci troviamo, quindi, di fronte ad una società che presenta una domanda di contributo per una nave da trasformare prima ancora di averla comprata e iscritta al compartimento marittimo di Napoli. Ma non basta: il contratto di trasformazione è stato siglato a Roma, con un cantiere di Genova, il 26 novembre 1986. Insomma, l'11 novembre la nave viene iscritta nel compartimento marittimo di Napoli e quindici giorni dopo ha già il contratto di trasformazione. Sono tempi eccezionalmente brevi e tutto sembra, a prima vista, regolare. Questa rapidità sta però a significare che il lavoro è stato fatto in anticipo e che solo dopo la certezza del contributo scatta l'operazione. Si tenga presente che il decreto che prevede il contributo è del 14 maggio 1987; è stato, cioè emanato tre mesi dopo la conclusione del contratto.

PATRIARCA. È un anticipo del contributo.

BISSO. Sono 12 rate; figuratevi se non conosco il trucco! Certo, qui l'anticipo non centra niente. Certo, sono 12 rate, cioè 4.000 ore.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Due mesi e mezzo prima che io diventassi ministro.

BISSO. Siccome sono abituato ad entrare nel merito delle questioni, non voglio fare in questa sede delle insinuazioni, ma intendo sollevare un problema.

Tre mesi dopo il contratto con il cantiere, quindi, fu concesso il contributo; per 12 annualità, vengono erogati 8 miliardi e 900 milioni di

provvidenze all'anno. L'inizio dei lavori è nel novembre del 1988, cioè la nave è rimasta ferma due anni dopo la firma del contratto. Sorge però un problema: c'è stata rapidità ed efficienza nello svolgimento di tutti gli atti necessari all'erogazione del contributo, ma poi la nave rimane due anni ferma; vorrei che lei, signor Ministro, mi aiutasse a capire perchè. La prego però di non rispondermi che il cantiere era così carico di lavoro che non ha potuto eseguirlo.

PATRIARCA. Quale è il cantiere?

BISSO. Il cantiere Mariotti di Genova, un cantiere privato. Vi è inoltre il problema societario. Questa società aveva un capitale sociale di 20 milioni; l'11 settembre 1986 si riunisce l'assemblea straordinaria per ricapitalizzare la società fino a 500 milioni e un solo azionista versa 480 milioni; anche qui tutto normale. La società a quella data non possiede alcun bene, mobile o immobile e quindi non è ancora proprietaria della nave.

Venendo alla dimensione del contributo, il contratto con l'azienda è stipulato per 150 miliardi per la trasformazione della nave e l'ufficio tecnico del Ministero considera congrua la somma di 140 miliardi. In base alla legge su questi 140 miliardi, si paga un contributo del 65 per cento annuo, che per 12 annualità ammonta a 107 miliardi; ognuno può trarre le conclusioni che vuole. Ultimo capitolo; avviene che la società che compra la nave e che stipula il contratto non è la società che porta a termine l'operazione, in quanto in corso d'opera la proprietà della nave passa ad un'altra società. Pongo anche questo problema non perchè non sia possibile, quanto perchè vorrei sapere quanti fatti del genere accadono e pertanto vi è la necessità di modificare le regole.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Voglio dire che da quando sono Ministro ho dato disposizioni affinché non se ne rinnovi neanche uno.

BISSO. Ciò va a suo onore. Dico comunque questo affinché sappiate le cose che avvengono.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Nel caso che sono avvenute.

BISSO. Comunque sono avvenute cose che non avvengono in nessuna attività industriale.

Ripeto, pongo questo problema perchè occorre stabilire regole diverse.

Torniamo alla nave; la nave ha 17 anni, un porta *containers* di 15.000 tonnellate di stazza lorda, che non vale sicuramente più di 2 o 3 miliardi. Per trasformarla lo Stato ha speso 107 miliardi a fondo perduto.

ULIANICH. Queste sono cose da portare alla Procura della repubblica.

BISSO. Ho citato dati assolutamente certi.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Formalmente è tutto a posto e quindi in fondo è un autoaccusa, perchè il Parlamento quando

approva le leggi non deve limitarsi all'aspetto formale, ma deve arrivare alla sostanza del provvedimento.

BISSO. Signor Ministro, una società con un capitale iniziale di 20 milioni, che in seguito viene elevato fino a 500 e sostanzialmente sottoscritto da un solo azionista che tre-quattro mesi prima dell'iscrizione e dell'acquisto della nave fa la domanda per contributo, contributo che le viene concesso per trasformare un vettore di 17 anni da porta *containers* a nave passeggeri, ma che in seguito rinuncia a gestire l'esecuzione del lavoro e che passa la mano ad un'altra società di cui fare parte con una partecipazione azionaria di 10 miliardi, è qualcosa che ha dell'incredibile.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Sul caso specifico io farò approntare dall'ufficio tecnico una relazione con tutti i dati circa i due quesiti che qui vengono più o meno esplicitati, in modo che la Commissione abbia la possibilità di specchiarsi in una legge che è stata predisposta dal Parlamento. Non dimentichiamoci che adesso stiamo affrontando una nuova legge...

BISSO. Che va modificata.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. ...e che perciò bisogna rimanere accorti per non cadere in qualche ingenuità.

ULIANICH. Noi studieremo anche i meccanismi con cui questa legge è stata approvata, cioè faremo uno studio genetico di questa normativa.

BISSO. Ho voluto dire queste cose non solo perchè difficilmente se ne parla, ma anche per giungere ad una conclusione. E cioè di quanto sia urgente modificare le regole del gioco per dare trasparenza a procedure per non pochi aspetti assurde e fonti di spreco, di corruzione e di facili affari per operatori poco scupolosi.

È anche per questo, onorevole Ministro, che io esprimerò voto contrario quando discuteremo del disegno di legge n. 1287, perchè l'articolo 30, comma 2, mi sembra fatto su misura per sistemare questa vicenda, ladove si dice che: «Restano inoltre soggette alle disposizioni di cui alle leggi...» - segue un elenco di normative - «le iniziative avviate anteriormente al 1° gennaio 1987, ancorchè siano intervenute successivamente variazioni contrattuali soggettive od oggettive, ed i lavori iniziati dopo tale data».

Concludendo, viene prevista con uno stanziamento di 127 miliardi la copertura per l'esodo di altri 1000 portuali. Questo vuol dire che ancora una volta, tra tutti i fattori che concorrono a determinare il costo del servizio portuale, l'unica variabile che è presa in considerazione è l'espulsione ulteriore di un migliaio di lavoratori dalla portualità. Questo è l'unico elemento. La qualità del servizio ne subirà certamente le conseguenze.

A questo punto ciò che propongo, facendo mio quel che diceva anche il senatore Mariotti, è di accelerare la discussione del disegno di legge per l'istituzione dei sistemi portuali, della classificazione dei porti e di riforma delle gestioni. Si inizi la discussione il più presto possibile, presso la Camera dei deputati, di modo che si possa definire un quadro di riferimento che dia certezza al mondo portuale.

Per il cabotaggio, nella tabella 17, si stanziavano 120 miliardi di lire, ma per comprare sul mercato internazionale navi di seconda mano non superiori ai 17 anni di età; in secondo luogo, per creare strutture in aree demaniali date in autonomia e di esclusiva proprietà privata.

Non vi è poi nessun accenno all'autotrasporto. Occorre pensare che è l'autotrasporto che ha il monopolio del trasporto di 27-30 milioni di tonnellate di merci che circolano tra il Nord e il Sud dell'Italia, e che la possibilità di dirottare nel cabotaggio 6-7 milioni di tonnellate di merci ricche richiede la costruzione di un rapporto di integrazione tra le due modalità di trasporto.

Signor Ministro, quello dell'autotrasporto è l'unico settore che la normativa da lei voluta non prende assolutamente in considerazione; c'è da rimanere stupefatti!

A difesa del mare sono stati stanziati 170 miliardi di lire. Su tale argomento ha già detto tutto il relatore; aggiungo solo una cosa, e cioè che qui il problema è quello di ottimizzare al massimo il rapporto costi-benefici; e quando dico questo penso a tutta la storia dell'acquisto da parte del Ministero della marina mercantile dei primi mezzi, alla loro sorte, alla convenzione posta in essere dalla Corte dei Conti, alla rescissione della convenzione proprio da lei ottenuta e a tutta la storia delle concessioni e al problema della Castalia non ancora risolto e sul quale attendo ancora una sua risposta alla mia interpellanza.

Per la pesca sono stati stanziati 120 miliardi di lire; su tale argomento faccio mie le considerazioni svolte questa mattina dal senatore Mariotti.

Per la ricerca si stanziavano 20 miliardi di lire. In queste condizioni poniamo in tremenda difficoltà la programmazione del lavoro degli istituti preposti a questa funzione.

Per i motivi fin qui esposti, dichiaro che il nostro Gruppo voterà contro la tabella 17 e sulle parti connesse dal disegno di legge finanziaria.

**PATRIARCA.** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, desidero innanzi tutto esprimere il mio apprezzamento per la puntuale relazione del senatore Mariotti, che in qualche modo non necessita per il suo carattere interventi aggiuntivi, anche se costituisce uno stimolo ad una ricerca e ad un impegno particolare, come quelli che hanno portato il senatore Bisso ad approfondire i problemi della gestione della Amministrazione e ad enfatizzare alcuni fenomeni che, per il modo in cui sono stati descritti, qualora risultassero comprovati e patologici, è opportuno vengano alla luce nel corso di questo dibattito anche per ottenere da parte del Ministero maggiori elementi in ordine alla linea di intervento per la razionalizzazione dell'organizzazione del Ministero stesso. Del proprio dicastero il ministro Prandini si è occupato sinora con molto impegno. Egli stesso, con molto coraggio, ha avviato un'azione tesa a rompere vecchie incrostazioni e a rinnovare quasi totalmente la dirigenza del Ministero. Si tratta, tra l'altro, di esigenze più volte espresse nelle Aule parlamentari, soprattutto in una situazione in cui gli interventi per il superamento della congiuntura attuale sono resi particolarmente drammatici; è quindi giusto che vi sia un raccordo all'interno dell'Amministrazione teso a recepire la drammaticità dei problemi e la necessità assoluta di seguire adeguatamente l'impostazione dettata dal Governo e dal Parlamento.

In alcuni settori l'opera del Ministro è stata meritevole e ha già trovato piena attuazione. Purtroppo, però, lo stesso non può dirsi per il settore del traffico, nonostante la buona volontà del ministro Prandini. Infatti, non si è ancora trovato il modo di gestire adeguatamente la complessità dei problemi e dei fenomeni che fanno capo alla competente Direzione generale.

Mi rifaccio ai problemi sollevati dal senatore Bisso al riguardo per indurre il Ministro a prestare attenzione a ciò che accade in una direzione generale che dovrebbe essere al centro dell'organizzazione e del recupero del traffico nel nostro paese. È un ruolo che la vecchia dirigenza non svolgeva e che non mi pare la nuova dirigenza, nonostante la buona volontà dell'attuale direttore generale, sia in grado di svolgere. Purtroppo, si sono verificati degli appesantimenti di questa Direzione generale, che doveva occuparsi dell'organizzazione non tanto del traffico della flotta pubblica, che pure deve essere protetto, quanto del traffico nel suo complesso, soprattutto con riferimento alla concorrenza di altri paesi.

La Direzione generale è stata appesantita soprattutto quando, attraverso il credito navale e gli aiuti allo armamento, è stata caricata di compiti molto complessi e delicati, soprattutto a fronte di una normativa di non facile attuazione. Come giustamente ha sottolineato il senatore Ulianich, quando è stato varato il provvedimento relativo al settore dell'armamento, si è dato luogo per la complessità dei problemi e la necessità di raccordare gli interessi confliggenti (che pure meritavano tutti di essere tutelati con riferimento ai fini che si volevano perseguire), ad una legislazione caotica, non chiara e che spesso si è prestata ad interpretazioni non del tutto lineari.

Devo dare atto al Ministro di aver chiarito con un suo provvedimento i criteri di interpretazione di alcune norme. Tuttavia, la necessità di una corretta interpretazione della legge è stata più volte fatta presente anche da parte del Parlamento. Ciò nonostante, resta aperto un grande contenzioso e l'appesantimento delle competenze porta la Direzione generale a muoversi in condizioni di grande difficoltà.

Non si tratta di un comparto, per così dire, marginale. Occorre tener presente, inoltre, che alle attuali direttive comunitarie in materia ne seguiranno altre e che certamente, almeno fino al 1992, si continuerà a portare avanti la politica degli aiuti al settore dell'armamento. Sarebbe quindi opportuno studiare la possibilità di scindere la Direzione generale, affidando ad un settore i compiti di istruttoria delle pratiche e ad un altro quelli squisitamente connessi all'esercizio del traffico marittimo.

Un altro aspetto da sottolineare e che ritengo debba tornare di attualità è connesso all'ufficio tecnico del Ministero della marina mercantile, chiamato ad esprimere il proprio parere, preventivo e successivo, sulla congruità degli stanziamenti e sulla correttezza delle valutazioni effettuate rispetto agli atti compiuti.

Ebbene questo servizio è diretto da un ingegnere superiore e fino a pochi anni fa aveva una struttura di 4 o 5 ingegneri; non so se nel corso di questi ultimi anni si sia proceduto ad aumentare l'organico, ma non mi pare che provvedimenti del genere siano stati adottati.

È un dato di evidente disfunzione perchè questo servizio è stato istituito negli anni '20 quando indubbiamente la marina mercantile svolgeva un ruolo importante ma non aveva i compiti sopravvenuti per le necessità della congiuntura economica. Oggi deve adempiere al fondamentale compito di esprimere pareri vincolanti in ordine ad un volume di affari che supera i

10.000 miliardi: so quanto sia difficile ottenere un parere dall'Ispettorato e mi rendo conto che la valutazione da parte dell'Ispettorato stesso, in queste condizioni, non può essere scrupolosa e completa, perchè mancano tutti i presupposti per ottenere tali risultati. E questo è un dato molto preoccupante. So che il Ministro ha messo mano alla ristrutturazione della Marina mercantile, che deve diventare veramente un Ministero perchè attualmente ha una struttura assolutamente inadeguata: pensate al settore della cantieristica e dell'armamento che è affidato a tre funzionari soltanto; devo dare atto al Ministro che ha fatto sollecitazioni affinché le pratiche vengano espletate con speditezza, ma purtroppo gli organici sono assolutamente inadeguati. La ristrutturazione deve essere compiuta immediatamente e deve anzitutto fornire al Ministero personale adeguato e tecnicamente preparato ai nuovi compiti che nel corso degli anni gli sono stati assegnati.

Ritengo perciò che uno dei dati fondamentali di questo dibattito sia la conferma della necessità di adeguare il Ministero e non credo che i 30 miliardi a disposizione possano fornire l'adeguata soluzione se non si pone mano alle grandi riforme che il Ministro ha messo in cantiere e sulle quali non mi attarderò. Mi domando però come si possa portare avanti queste riforme e le altre già in corso per la difesa del mare e il riordino della pesca, se non si dispone di un minimo di struttura capace ed adeguata. Questo è l'allarme che viene dal Parlamento in ordine alla necessità di creare le strutture indispensabili ad un Ministero funzionale nel più breve tempo possibile.

So bene che il Ministro avverte il problema al punto da inserirsi in maniera originale nella polemica suscitata dalle affermazioni del Ministro della funzione pubblica: il Ministero della marina mercantile ha bisogno sia di personale altamente specializzato, sia di personale ausiliario. Dico questo perchè i Ministeri dopo la fine della guerra erano infeudati dalle organizzazioni padronali e il Ministero della marina mercantile era una emanazione della Confitarma e tutta la struttura burocratica la forniva la Confitarma; ciò ha creato una serie di sperequazioni ed una cultura sbagliata che va modificata con opportuni provvedimenti.

In questa sede, però, mi limito a queste considerazioni e, agganciandomi a quanto denunciato dal collega Bisso, ritengo sia impressionante ciò che è avvenuto relativamente al contratto di trasformazione a favore della società Navi club. Il Ministro fa bene ad approfondire la questione in particolare per quanto concerne i tempi miracolosi per l'approvazione del relativo provvedimento; per altro verso, ci troviamo di fronte ad arretratezze e difficoltà burocratiche che molte volte costringono anche i parlamentari - non per un'attività lobbistica, come è di moda dire, ma per rispondere ad esigenze reali - ad operare delle sollecitazioni.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Sempre meno; dal numero delle sollecitazioni che mi pervengono deduco che gli uffici hanno acquisito una maggiore speditezza.

PATRIARCA. Ci sono delle cose per le quali spesso è necessaria una sollecitazione.

Il senatore Bisso, pur denunciando i fatti, correttamente si è astenuto dal qualificarli e certamente non lo farò io. Rimango impressionato dalle cifre, ma ancor più dal tipo di intervento: ho notato che c'è una corsa verso l'istituto della trasformazione, anche perchè nei vari provvedimenti abbiamo

parificato il settore della grande trasformazione al settore della nuova costruzione. È chiaro che a seguito di ciò la struttura seguirà il nostro itinerario e ci troveremo di fronte a fenomeni impressionanti come quello citato dal senatore Bisso.

Una nave da crociera di 16.000 tonnellate indubbiamente ha un costo rilevante, e non è vero, come diceva il senatore Bisso, che ha un costo di pochi miliardi in più rispetto ai 140 miliardi della grande trasformazione. Ad esempio, una nave di 16.000 tonnellate per il settore crocieristico ha un costo superiore ai 200 miliardi di lire.

BISSO. Ci vogliono dei limiti di convenienza; si tratta di un parametro estremamente semplice.

PATRIARCA. Per la verità, vorrei dire che in queste occasioni si recupera solamente ed esclusivamente lo scafo, perchè per il resto il processo della trasformazione coinvolge un impegno finanziario di grande portata. Ciò non significa che non sia necessario un approfondimento in ordine a come si sono svolti i fatti, anche perchè, ad esempio, personalmente ho seguito molto distrattamente questa vendita.

Plaudo senz'altro all'iniziativa del Governo che per la prima volta ci ha fatto pervenire l'elenco delle società ammesse a contributo. Da tale elenco possiamo trarre grande giovamento anche per gli emendamenti che dovremo proporre - ho avanzato al riguardo alcune proposte emendative, ma anticipo fin d'ora che ne ritirerò più di una -, perchè l'intero quadro è di grande insegnamento, non solo per il fatto abnorme illustrato dal senatore Bisso, ma anche per alcuni fatti che balzano agli occhi immediatamente. Per esempio, vi è una nave - «Cielo di Amalfi» - della D'Amico società di navigazione, che contemporaneamente è assistita da due forme di contributi: uno per la trasformazione e uno per la riparazione.

Ora, non mi pare che la congiunzione di questi due elementi possa trovare agevolmente una configurazione, così come si è venuta ipotizzando.

Come pure è impressionante che per la Micoperi 42, un grande bacino galleggiante per il quale sono state impegnate smisurate risorse, venga ora previsto un altro contributo di circa 8 miliardi di lire per la sua trasformazione.

Questi fatti sono conturbanti anche tenendo conto della politica della «lesina» che il Governo sta facendo in tale settore. I pochi soldi che abbiamo li dobbiamo spendere in maniera efficace, cercando di privilegiare innanzi tutto il settore della costruzione, al quale è collegata la grande crisi della cantieristica; se deve essere recuperata la grande trasformazione, dobbiamo fare una meditazione in proposito e porre dei limiti e delle barriere visto che noi, non ingenuamente ma obbedendo ad una logica che ci sembra corretta, abbiamo introdotto la parificazione tra i due tipi di intervento, cioè tra la grande trasformazione e la nuova costruzione.

In questo caso abbiamo obbedito alla necessità di incrementare il rinnovamento della flotta, non solo attraverso l'impegno della cantieristica ma anche svecchiando le strutture navali con un processo di trasformazione.

Tutto ciò può indurre gli operatori ad interventi che magari poi sfuggono al controllo della stessa struttura. Mi auguro quindi, che la maggiore attenzione con cui si guarda a tale problema, confermata anche oggi da parte del signor Ministro, possa trovare un riscontro positivo.

Vorrei soffermarmi su tante altre questioni; ad esempio, si è parlato troppo poco del problema della pesca, mentre è necessario, onorevole Ministro, definire per il futuro tale settore. So che il suo occhio vigile sta cercando di inquadrare la situazione per poter potenziare questa struttura. Non ne parlo in questa occasione perchè lo si è già fatto abbondantemente, ma desidero fare una precisazione. Devo dire che non si è lavorato invano nel corso di questi anni per lo scioglimento di alcuni nodi della situazione in cui versa la economia marittima; mi riferisco in particolare al settore del lavoro marittimo e portuale. Quando noi ci siamo occupati di questo problema, i nostri porti erano nelle mani di compagnie, che erano diventate delle vere e proprie compagnie di ventura, sfuggite anche di mano alle stesse organizzazioni sindacali. Tali compagnie avevano costituito nel corso della metà degli anni '70 un elemento di disequilibrio generale di tutta la gestione portuale in Italia, creando situazioni di parassitismo.

Ebbene, con la parte più avveduta del sindacato abbiamo messo mano a quello che voi chiamate il «fronte del porto» - ma non è certamente quello al quale ha fatto riferimento maliziosamente il Presidente della Commissione -. Noi abbiamo operato con la collaborazione del sindacato - questo deve essere rimarcato - e siamo riusciti prima a ridurre della metà gli addetti alle compagnie portuali e poi a proporre ulteriori prepensionamenti per il 1988 - e pare finalmente che tocchino il loro punto terminale -...

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Vi è una proroga di tre anni!

PATRIARCA... al punto tale, signor Ministro che oggi vi sono alcune compagnie che avvertono la necessità di avere nuovi elementi. Ciò capita a Napoli, dove la locale compagnia portuale non riesce assolutamente a corrispondere con i suoi organici alle esigenze attuali; quindi, è stato già fatto un notevole passo in avanti.

Inoltre, signor Ministro, quando abbiamo parlato del salario garantito, che era un tabù che andava cancellato e lo abbiamo fatto con quel senso di responsabilità e di realismo che ci ha portato a trovare anche il consenso del sindacato, indubbiamente è stata compiuta una rivoluzione silenziosa nell'ambito del lavoro portuale.

Essa deve andare avanti non uccidendo quel patrimonio di esperienza, di lavoro e di correttezza anche nei rapporti interprofessionali che indubbiamente sono presenti nell'ambito della realtà delle compagnie all'interno della nostra portualità.

Voglio citare come esempio quello di La Spezia che da sempre, anche nei momenti di maggior oscuramento, ha avuto una compagnia lineare ed esemplare, anche dal punto di vista del rendimento. A La Spezia, le giornate lavorative si aggirano intorno alle 18-19 al mese.

Signor Ministro, ho detto queste cose per cercare di non creare rotture in un settore che ha dimostrato di volere recepire un disegno di rinnovamento, perchè diversamente non si sta sul mercato. Però, nessuno si ponga in mente di sbarrare la strada con azioni dirompenti - e all'interno della realtà economica portuale ce ne sono abbondantemente - per distruggere il grande patrimonio di esperienze, di volontà e di lavoro, che, purificato da quelli che sono stati gli elementi negativi che si sono andati ad incrostare in tutta questa situazione, indubbiamente deve continuare a

mantenere viva la presenza del nostro lavoro all'interno della realtà portuale.

Detto questo - che poi vale, anche se in maniera minore, per i marittimi della flotta pubblica - debbo rappresentare al Presidente di questa Commissione, sicuro di interpretare anche il sentimento degli altri Gruppi politici, la necessità di svolgere un intervento deciso presso la Presidenza del Senato affinché riconsideri la richiesta di concessione di una deroga per continuare l'esame del disegno di legge n. 1287, concernente l'industria navalmeccanica e armatoriale nonché provvedimenti per la ricerca applicata al settore navale, nei prossimi giorni durante la sessione di bilancio.

Diversamente, cadremo nelle maglie di una legislazione le cui conseguenze sarebbero catastrofiche sia per la cantieristica che per altri settori dell'economia marittima. Se il provvedimento non sarà approvato nei termini previsti, non solo andranno perduti i cospicui stanziamenti previsti nel 1988 e già impegnati, ma si avranno anche pesanti effetti sul piano occupazionale. Se i cantieri italiani non avessero stipulato contratti in forza di una legge preannunciata da anni e di una direttiva comunitaria, si sarebbe verificato il blocco totale della nostra cantieristica. Ora, che ne sarà di quei contratti se andranno perduti gli stanziamenti previsti in bilancio? La stessa Vasca navale, se non riuscirà a disporre dei finanziamenti relativi al 1988, dovrà chiudere e licenziare i propri dipendenti.

Le difficoltà sono quindi enormi. Ne ho parlato al senatore Mancino, presidente del mio Gruppo parlamentare, e mi auguro che anche gli altri colleghi faranno altrettanto con i rispettivi Presidenti dei Gruppi per ottenere da parte del Presidente del Senato quella deroga necessaria ed indispensabile per consentire ad un settore così travagliato e in crisi di superare questo difficile momento. È un grandissimo sforzo che tutti dobbiamo compiere.

Per quanto mi riguarda, sono impegnato in prima persona ad esercitare le dovute pressioni affinché sia consentita una sollecita approvazione del disegno di legge. Si tratta, peraltro, di un provvedimento che non dovrà essere sottoposto all'esame dell'Aula, in quanto è assegnato alla Commissione in sede deliberante. Mi auguro pertanto che si riesca a trovare il tempo per portarne a termine l'iter. Nella mia qualità di relatore, mi impegnerò in comitato ristretto a valutare quanto emerso finora nel corso del dibattito anche al fine di recuperare stanziamenti per un settore in crisi che, diversamente, verrebbero eliminati.

ULIANICH. Due osservazioni preliminari: l'una seria e l'altra faceta. Innanzi tutto quella seria.

Sono stato molto colpito da quanto è stato esposto dal senatore Bisso, come sono stato favorevolmente impressionato dall'intervento del Ministro. Si tratta, infatti, di questioni che postulano estrema serietà e responsabilità sia con riferimento alla denuncia fatta dal senatore Bisso, sia in ordine all'accertamento di quanto è stato denunciato. Credo, pertanto, che qualora risultasse vero quanto ci è stato esposto, il Ministro non potrebbe non tener conto del fatto che non esiste alcuna legge che autorizza il latrocinio.

La seconda osservazione è, per così dire, faceta. La rivolgo al senatore Patriarca. Egli lamenta che non si può andare avanti con le giaculatorie. Il termine «giaculatoria» deriva dal latino *jaculum*, che significa dardo, freccia. Ora, frecce all'indirizzo del Ministro possono essere certamente dirette,

soprattutto da parte dell'opposizione, ma il senatore Patriarca rimane chiuso in uno schema pietistico. Tuttavia, anche in questo suo schema, la giaculatoria non è un dardo inoffensivo, ma una richiesta di aiuto in vista della traduzione delle linee politiche nella prassi. Non c'è bisogno di ricordare al senatore Patriarca centinaia di giaculatorie, che egli probabilmente conosce molto meglio di me e che vanno considerate proprio in rapporto all'azione.

Per quanto riguarda il Ministro, non eserciterò alcuna azione giaculatoria, anche perchè la mia stima verso la sua persona è nota. Mi auguro, pertanto, che un uomo così vivo come il ministro Prandini possa continuare, nell'ambito della dialettica politica del suo partito, ad essere presente in termini creativi, come sta del resto cercando di dimostrare già con le sue prime iniziative, adottate all'interno di un Ministero che ha bisogno di essere svecchiato e ristrutturato.

È un Ministero che deve essere ristrutturato e svecchiato già a partire dalla sua stessa denominazione. Infatti, la dizione «Marina mercantile» appare oggi antiquata; aveva forse un senso in altro periodo della nostra storia oppure in epoca, più recente, quando la marina mercantile era contrapposta a quella da guerra. Tuttavia, oggi, senza per questo diventare elogiatore di termini nuovi, varrebbe la pena di assegnare una nuova denominazione al Ministero della marina mercantile chiamandolo «Ministero del mare». Speriamo che al di là dei pii desideri si possa arrivare presto ad una nuova dizione.

Nel disegno di legge finanziaria si fa riferimento ad una riorganizzazione del Ministero della marina mercantile. Mi auguro che non si tratti soltanto di un gesto formale, perchè è proprio di una ristrutturazione sostanziale che c'è bisogno. Nello scorso esercizio finanziario, signor Presidente e signor Ministro, mi posi sotto questo profilo in un'ottica particolare.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Ricordo bene il suo intervento.

ULIANICH. Il ministro Prandini lo ricorda bene ma, nonostante ciò, nulla o assai poco è cambiato.

Comincio con il capitolo 1081 - il ministro Prandini lo ricorda benissimo - che riguarda spese per l'acquisto di riviste, giornali e altre pubblicazioni. L'anno scorso si prevedeva uno stanziamento di 25 milioni che quest'anno è stato aumentato di ben 10 milioni. Con una simile cifra si possono acquistare grandi ricchezze di pubblicazioni. Non desidero ripetere ciò che dissi lo scorso anno perchè il Ministro non ne ha bisogno.

Il capitolo di spesa 1103 (spese per le statistiche), l'anno scorso prevedeva 5 milioni. Dissi che non erano sufficienti neanche per acquistare le schede. Come si fa a mantenere per quel capitolo la stessa previsione di spesa anche per il 1989 quando sappiamo che amministrazioni anche di bassissimo rango danno credito ad una scienza che ormai non è più nuova? Come si può impostare un discorso valido scientificamente senza un'adeguata conoscenza statistica? Immagino allora che lei sarà d'accordo con me nel ritenere questa cifra, identica a quella dello scorso anno, un vero e proprio non senso: avrei preferito uno zero piuttosto che 5 milioni.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. È per non far sopprimere la voce.

ULIANICH. Lei capisce d'altra parte l'intento che mi spinge a dire queste cose: non è perchè siedo ai banchi dell'opposizione, ma semplicemente perchè ho un certo tipo di struttura mentale e desidererei che un certo orizzonte fosse recepito dal Ministero in termini più forti.

Al 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 e da amministrazioni varie, l'anno scorso venivano stanziati 7 milioni. Identica cifra questo anno. Quando si voglia rinnovare una struttura si deve dar modo di rinnovare ed aggiornare il personale. Facciamolo viaggiare il personale, anche se i maligni diranno che lo mandiamo in vacanza. È solo viaggiando che si acquistano conoscenze e ci si confronta con altre esperienze. Questi capitoli, pertanto dovrebbero avere uno stanziamento alto e dovrebbero essere amministrati con estrema serietà. Cifre di questo genere sono veramente prive di significato.

Il capitolo 1105 riguarda le spese per l'organizzazione e la partecipazione a convegni, congressi, mostre e ad altre manifestazioni e per pubblicazioni e filmati illustranti la attività degli organi dell'Amministrazione della marina mercantile. Erano 15 milioni lo scorso anno. Resta la stessa cifra quest'anno. Anche in questo caso ci vorrebbe soltanto un minimo di fantasia. Abbiamo bisogno di filmati per le scuole. Bisogna educare la mentalità e formare la persona all'amore e al rispetto per il mare. Lei potrebbe dirmi che questo è un compito del Ministero della pubblica istruzione, ma solo fino a un certo punto.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Anzi, intendo intraprendere un'iniziativa per la sensibilizzazione dei giovani.

ULIANICH. Bisogna dare ai giovani la dimensione di ciò che il mare è veramente, nella sua immensa complessità e nella sua profonda bellezza.

Al capitolo 1113, l'anno scorso avevo giudicato interessante lo stanziamento per le spese di impianto e funzionamento del centro elettronico, noleggio, acquisto e manutenzione di macchine, utensili, attrezzi e materiale vario per 1 miliardo e 730 milioni, mentre per quest'anno vengono stanziati 1 miliardo e 800 milioni. Tuttavia se andiamo a vedere i residui passivi...

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. In parte vengono stanziati anche i fondi previsti per la ristrutturazione.

ULIANICH. D'accordo, ma interesserebbe sapere a che punto è la situazione. Si parla di spese di impianto e funzionamento del centro elettronico: sono due diversi concetti, in quanto per l'impianto si intende l'installazione di un centro, ma se si spende anche per il funzionamento vuol dire che già esiste. Le spese sono destinate all'impianto o al funzionamento, o a entrambe in misura limitata in quanto l'impianto non è stato ancora terminato?

Inoltre i titoli dei capitoli appaiono estremamente equivoci. In concreto non si sa quale destinazione abbiano quelle somme. Si tratta di diciture antiquate, rituali. Non sarebbe possibile che in queste tabelle ci fossero delle

annotazioni specifiche? Capisco che si va contro la tradizione, ma non sarebbe possibile rendere più leggibili le tabelle dicendo con chiarezza la destinazione di ogni somma? Quando in un capitolo vi è una molteplicità di destinazioni, vuol dire che il capitolo non è comprensibile fino in fondo. Questa richiesta, ovviamente, non riguarda soltanto il suo Ministero, ma il modo con cui si concepisce il bilancio.

Al capitolo 1558, che era stato eliminato nello scorso esercizio e che rimane per memoria in questo, si trattava di spese per consulenze e ricerche, per la partecipazione a lavori di organismi internazionali, a convegni di studio e manifestazioni nazionali ed estere attinenti alla industria cantieristica navale. Siccome nei capitoli precedenti abbiamo visto l'insufficienza degli stanziamenti, annullare stanziamenti specifici per questo settore, mantenendoli soltanto per memoria mi sembra veramente un impoverimento.

Se non è possibile per questo anno, la pregherei, signor Ministro, di tener conto della necessità di una più profonda dialettica e di una più grande apertura sugli orizzonti della scienza e dell'esperienza internazionale. Lei è uomo molto aperto, ha voglia di innovare. Che ciò si traduca sul Ministero da lei diretto.

Per quel che riguarda il capitolo 2554, concernente: «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...» avevamo una cifra stanziata per l'anno in corso di 31 miliardi di lire. Tale stanziamento è stato ridotto a 15 miliardi per il prossimo anno finanziario. Anche qui desidererei avere dal Ministro una spiegazione del perchè di tale operazione. Ci sono altri capitoli di spesa afferenti a questa particolare tematica? Allora comprenderei. Ma in questo caso una nota esplicativa a margine sarebbe stata necessaria, perchè avrebbe fatto capire come il Ministero non intenda diminuire stanziamenti in una materia così delicata. Signor Ministro, avviene questo?

Vi sono poi altri punti specifici. Ad esempio, nel capitolo 3571, che concerne: «Contributo ordinario alle spese relative al funzionamento dell'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima», vi è uno stanziamento di 4,5 miliardi di lire. Anche lo scorso anno posi delle domande in rapporto a questo Istituto. La pregherei, se fosse possibile, di farci pervenire una documentazione relativa al funzionamento dell'Istituto medesimo, dei programmi di lavoro, nonchè dei bilanci relativi all'Istituto di cui al capitolo 3571.

Ritengo infatti che la funzione del Parlamento non sia soltanto quella di approvare o non approvare, oppure di criticare taluni stanziamenti e proporre altri ma di conoscere in profondità se un istituto scientifico ottemperi e in quali modi ai compiti statutari, e se i finanziamenti siano sufficienti o meno rispetto ai bilanci effettivi.

In questo caso, mi devo esprimere in termini molto ottativi, perchè non possiedo alcuna documentazione nè ho conoscenze specifiche al riguardo.

Per quanto riguarda il capitolo 8558, che contempla: «Contributi per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima», vi è uno stanziamento di cassa di 1 miliardo e 150 milioni di lire. Certo, queste cifre possono essere altissime o bassissime. Dipende da quello che si vuol fare e dai programmi che si perseguono. Qui mi pare, signor Ministro, che si tratti di un settore in cui si dovrebbe spendere molto di più, e non so fino a che

punto questo settore possa essere o divenire una dimensione dell'Istituto di ricerca, del quale abbiamo parlato poc'anzi, con irradiazioni locali. In questo ambito particolare abbiamo bisogno non soltanto di un grande centro di ricerca scientifica, ma anche di impulsi che da questo giungano alle varie sezioni locali.

Quindi, sarebbe opportuno pensare anche alla costituzione di esse non per moltiplicare enti inutili, ma per effettivamente incidere nel concreto della situazione.

Ho notato che nel disegno di legge n. 1287, all'articolo 16 è previsto per il triennio 1988-1990 un contributo di 20,2 miliardi di lire all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale - Vasca navale - di Roma. Anche su questo punto sarei grato al Ministro se egli potesse far giungere a questa Commissione ogni possibile elemento che possa farci capire chiaramente il senso, le finalità e le strumentazioni in possesso di questo Istituto di ricerca.

Poi sarebbe necessario - e vorrei avviarmi alla conclusione - un coordinamento degli istituti di ricerca scientifica con il CNR, oppure con altri istituti universitari; è gravissimo - e questo lo dico sul piano oggettivo senza rivolgere alcuna critica ad alcuno - che noi abbiamo enti di ricerca con finalità affini che si ignorano reciprocamente. Ora una cosa del genere non dovrebbe accadere in un paese altamente civile come il nostro. Esiste un Ministero per la ricerca scientifica che dovrebbe fungere da coordinatore. Ma sarebbe opportuno, a mio avviso, considerare le gelosie esistenti all'interno dei diversi Ministeri, che i Ministri stessi si facessero promotori di conoscenze e di coordinamento su questo piano. Soltanto quando alla base di tutta l'azione del Ministero del mare si troverà una adeguata ricerca scientifica ed una organizzazione coordinata della stessa si potrà affermare che si vuole avviare la riforma dell'attuale Ministero al passo con i tempi.

VISIBELLI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, anch'io cercherò di dare un doppio taglio al mio intervento come ha fatto poc'anzi il collega Ulianich: uno ludico e uno doveroso e serio.

In effetti, dopo le osservazioni e le critiche svolte dal senatore Patriarca potrei anche chiudere il tutto dicendo che mi associo a quello che ha rappresentato il collega, e per volare alto anch'io potrei mettermi a parlare del Locamare e della Capitaneria di porto di Trani dove mancano i locali che paga l'amministrazione.

Cercherò invece di essere doverosamente serio, anche perchè è molto importante dal momento che ci troviamo allo inizio di un dibattito sul disegno di legge finanziaria, per cui questa dichiarazione è resa a verbale ed è di ordine generale e sistematico, e sarà valida anche per i successivi voti.

Quindi, preliminarmente, dovrò elevare formale protesta per la fretta con cui questa Commissione di merito - e l'8<sup>a</sup> è un'importante Commissione di spesa - è costretta, spesso operando genericamente e traendo spunto dalla scienza e dall'aneddotistica personale di ognuno di noi, ad esaminare, discutere, emendare e votare norme, criteri e scelte che sostanzialmente di fatto interessano l'andamento politico ed economico dell'Italia per il successivo triennio.

D'altra parte, vi è l'eloquenza delle date: approvazione da parte della Camera dei deputati il 25 novembre 1988 e trasmissione dei provvedimenti al Senato il 28 novembre 1988. Oggi, con i testi ancora umidi di inchiostro e in

maniera quasi familiare, chiudiamo il dibattito. Meno male che non c'è il ministro Ferri, altrimenti per la velocità con cui procediamo ci avrebbe senz'altro appioppato una contravvenzione.

Restiamo convinti che quella odierna altro non è se non la celebrazione di un vuoto rito annuale, quasi un raduno dei combattenti e reduci. Infatti, in questa passerella *démodé* e il dibattito è la ripetizione di quello dell'anno scorso. Chiudendo gli occhi, avevo quasi l'impressione di rivivere la discussione della legge finanziaria del 1988. Ecco perchè sostengo che per noi si tratta di un impegno inutile e non gratificante e che lo stesso vale per la struttura organizzativa del Senato. Appare, pertanto, indispensabile rivedere le procedure.

A nome del Gruppo del Movimento sociale italiano - Destra nazionale, dichiaro il voto contrario sulla tabella 17 e sulle parti ad essa connesse del disegno di legge finanziaria. Sulla base della sostanzialità e della franchezza, non mi dilungherò tuttavia in una *summa* delle problematiche della marina mercantile, in una antologia delle *defaillances* del Ministero *de quo*, che ancora non riesce a darsi una sistemazione.

Leggendo la relazione che accompagna il documento al nostro esame ho avuto l'impressione del *déjà vu*. Vi ho infatti ritrovato il problema della dizione (il «Ministero per il mare»), nonché quello della mancanza di personale. Ci mancava solo che il senatore Patriarca ci facesse presente ancora una volta (e mi dispiace che non l'abbia fatto) che quando era sindaco di Castellammare di Stabia aveva più personale. Al riguardo, abbiamo letto proprio in questi giorni su una rivista che nel Ministero familiare (ovviamente per le dimensioni) della marina mercantile si è constatato che per venti macchine da scrivere vi sono soltanto due dattilografi. Sono dati riportati dal settimanale «Panorama»; probabilmente, in quel momento il personale non era al proprio posto, magari perchè era uscito e non ci sono controlli.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Non è vero che non ci sono controlli. Si controllano tutti coloro che accedono al Ministero, che devono dichiarare dove si recano e il motivo per il quale chiedono di entrare.

VISIBELLI. Non è di quelli che entrano, ma di quelli che escono che sto parlando. Sono, comunque, dati riportati dal settimanale «Panorama».

La relazione che accompagna il provvedimento è formata di elementi tralattizi. Infatti, ho visto che si tratta di una mera riproposizione, *mutatis mutandis*, delle problematiche afflittive del Ministero già riportate nella relazione dello scorso anno. Ecco perchè, capita l'antifona, non mi soffermerò più di tanto sui ritardi dell'attuazione di importanti misure previste da leggi come la n. 41 del 1982, riferita alla pesca marittima, o la n. 979 del 1982, concernente la difesa del mare. Non mi soffermerò nemmeno sul mancato sostegno all'acquacoltura o sul rinnovamento del naviglio peschereccio, ma mi limiterò ad accennare al rischio che il 1992 comporti gravi conseguenze per il settore dell'economia marittima. Lo stesso dicasi per il mancato riassetto del sistema portuale e per la mancata modernizzazione delle strutture.

Le rappresenterò invece, signor Ministro, un problema che non vediamo sufficientemente evidenziato nelle previsioni relative al suo Dicastero: quello di una propaganda per il mare tra i giovanissimi, come già avviene in altri

paesi europei e in particolar modo in Olanda, dove si erogano specifici e consistenti stanziamenti per insegnare ai giovani l'amore per la vita di mare. A questo, in verità, si accennò già lo scorso anno e si rischia, probabilmente, che il prossimo anno il problema sia riproposto.

Con sincerità, evidenzierò come franco e vero supporto logico e deontologico per l'odierno voto contrario sia l'impostazione finanziaria sottesa a questo documento, connessa alle scelte politiche di questo Governo. Pertanto, essendo contrari alla politica della maggioranza e del Governo, non potremo che votare contro la proposta del relatore. È inutile che rappresenti qui tutte le contestazioni possibili ed immaginabili della nostra parte politica. È una manovra in sintonia con gli orientamenti del Governo e della maggioranza che lo sostiene. Non ci riconosciamo nè in questa maggioranza nè in questo Governo e perciò ribadiamo il nostro voto contrario.

**Presidenza  
del Vice Presidente BISSO**

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

**MARIOTTI,** *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1442.* Ringrazio innanzi tutto tutti coloro che sono intervenuti nel corso del dibattito. Mi preme ricordare che chiudevo la mia relazione con alcune indicazioni, dopo aver premesso che le carenze del Ministero sono ormai a tutti note e che ci si augura che lo stesso abbia in futuro un peso diverso. Indicavo nella qualificazione della spesa un obiettivo da perseguire, sia nella gestione tradizionale sia in quella derivante dalle norme recentemente approvate e da quelle che stiamo per approvare, e ci auguriamo che giunga alla definitiva conclusione anche l'*iter* del disegno di legge n. 1287 ricordato in più di un intervento.

Indicavo inoltre nel coordinamento tra i vari settori dell'Esecutivo un elemento di importanza fondamentale: mi sembra che il collega Ulianich, trattando specificamente della ricerca, abbia individuato in questa necessità uno degli elementi cardine del lavoro del Ministero, ma più in generale di tutti gli organi che fanno capo all'Esecutivo. Non sono da scartare contributi che possono derivare dall'esterno in quanto in un settore come quello della marina mercantile ci si può avvalere di tanti contributi esterni. Inoltre auspicavo un maggiore collegamento tra l'Esecutivo ed il Parlamento; mi sembra che in questo senso il Senato abbia dato dimostrazione di recepire le istanze del Ministero e di rispondere a quanto l'Esecutivo ha richiesto: devo anche dare atto al Ministro di essere stato sempre tempestivo e presente. Questo collegamento è necessario per affrontare la vasta tematica che ancora una volta questa sera è emersa con accenti molto incisivi sia da parte di esponenti della maggioranza, sia da parte di rappresentanti dell'opposizione che hanno portato un significativo contributo al nostro dibattito; sono quindi certo che il Governo vorrà tener conto di queste sollecitazioni, anche di quelle avanzate dal senatore Visibelli che esprimono uno stato d'animo ed una esigenza assolutamente da non sottovalutare.

Cosa ho voluto dire nelle poche pagine della relazione? Ho voluto mettere in evidenza come anche in questo settore dell'amministrazione sia assolutamente necessario fare un salto di qualità, cioè operare in termini nuovi in un mondo nuovo e rispondere ad esigenze diverse da quelle tradizionali, sia nel campo della ricerca che nel campo della gestione. A questo proposito ringrazio il senatore Bisso per i contributi che ha portato e anche per le esemplificazioni certamente non piacevoli per chi vuole amministrare nel migliore dei modi, ma senza dubbio veritiere e quindi meritevoli di quella attenzione che - come il Ministro ha fatto osservare - sarà opportuno tenere presente quando si elaboreranno nuove norme, nonché quando si gestiscono gli affari relativi alla ristrutturazione del naviglio e le altre questioni.

Nella relazione ho sottolineato l'importanza che acquista quello che tutti vorremmo fosse il Ministero per il mare e quindi la tematica ambientale, non in quanto siamo paladini di una moda, ma in quanto crediamo fermamente che il mare vada difeso per le ricchezze che contiene. Le stesse attività che sembrano non collegate strettamente al mare in effetti lo sono, perchè il ciclo dell'economia è legato alla salvaguardia di questo immenso bene del nostro pianeta. Vi è pertanto la necessità di assumere provvedimenti, di realizzare iniziative in collegamento tra i vari settori, anche in accordo con gli altri paesi europei e mediterranei e con quei 16 Stati che insieme con noi si affacciano sul Mediterraneo. È necessario assegnare a questa importante branca dell'amministrazione un peso che mi sembra tutti gli interventi che si sono succeduti questa sera intendano assegnarle. Ho ascoltato l'intervento del collega Patriarca che ha puntualizzato alcuni aspetti che pregherei il Ministro di non sottovalutare: li abbiamo ricordati anche recentemente in sede di comitato ristretto sul disegno di legge concernente l'armamento. In questo settore vi sono realtà diverse a seconda delle zone ed è pertanto necessario considerare la problematica in modo differenziato: sono un sostenitore della efficienza, delle modificazioni e dell'aggiornamento, ma, prima di liquidare forme che hanno dato buoni risultati, è necessario riflettere e accertare che il nuovo sia in grado di dare risultati migliori. Non sarebbe male assegnare anche per tempo limitato la fiducia ad iniziative e realtà che, consolidatissime nel tempo, devono essere considerate adeguatamente: per esemplificare, dal momento che il problema è stato sollevato dal senatore Patriarca, dico che alcune compagnie di lavoratori portuali hanno ancora ragione di svolgere una funzione assolutamente non secondaria.

Concludendo, credo che l'impegno del Parlamento e del Governo, da trasferire in sede comunitaria, sia quello di giungere entro un periodo ravvicinato a prefigurare e concretizzare l'organizzazione di un Ministero che sia veramente un Ministero per il mare, con tutte le connessioni ad esso inerenti e che vanno a toccare gli aspetti che con tanta competenza e con tanta passione i colleghi hanno voluto evidenziare.

Vi ringrazio e confermo la valutazione positiva sul contenuto della tabella n. 17 e sull'impostazione del disegno di legge finanziaria.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Innanzi tutto vorrei dare atto a questa Commissione di aver fornito quest'anno un grande contributo ai fini di un adeguamento legislativo, e comunque per elaborare una linea, alla quale poi il Governo si deve attenere, adeguata alle necessità dell'economia marittima del nostro paese. A differenza di quanto ho fatto in precedenza -

essendo io per temperamento un uomo più di punta che un uomo-materasso, quindi facilmente reattivo quando le critiche le ritengo fuorvianti rispetto al dibattito in corso - ho reagito in modo abbastanza preciso a determinate critiche che, per esempio, la competente Commissione della Camera dei deputati aveva sviluppato durante il dibattito sul disegno di legge finanziaria, in quanto ritengo che taluni ritardi significativi sono dovuti proprio alla inadeguatezza dei programmi di lavoro della citata Commissione dell'altro ramo del Parlamento, la quale abbonda in audizioni e non pone all'ordine del giorno una serie di iniziative legislative, quale quella sulla nautica da diporto approvata qui alla vigilia delle ferie estive con un grande gesto di sensibilità e di responsabilità, e lì pendente ormai da mesi. Vi è anche la riforma delle gestioni portuali e del cabotaggio per la quale vi è grande attesa perchè può mettere in moto investimenti ed iniziative che danno lavoro ai cantieri.

Non posso non rilevare questo atteggiamento, che non so se è totalmente consapevole, che porta ritardi e rallentamenti ad una iniziativa di cui invece questa Commissione - voglio darne atto sia al Presidente che agli onorevoli senatori - si è fatta carico tempestivamente, con grande disponibilità ed impegno. Questa è la prima annotazione che volevo fare.

La seconda, non solo di rito o formale, è quella di riconoscere alla relazione svolta dal senatore Mariotti di aver dato, sia pure sinteticamente, una interpretazione quanto mai veritiera di una linea che certamente nessuno di noi, e il Ministro meno di tutti, pensa che sia definitivamente compiuta e definita, ma che necessita di apporti, di approfondimenti e di verifiche, e che sicuramente è tutta tesa a riportare in avanti l'economia marittima del nostro paese, e comunque ad essere effettivamente presente nel futuro mercato unico europeo.

Anche se gli accenti critici sono stati abbondanti in vari interventi svolti, mi ritengo parzialmente soddisfatto dell'elaborato del disegno di legge finanziaria 1989, in quanto, se noi teniamo conto della situazione complessiva della finanza pubblica e dei criteri oggettivi che sono stati seguiti - e in qualche misura rispondo ad alcuni rilievi che il senatore Ulianich ha fatto in merito a determinati capitoli - evidentemente se il punto di riferimento della elaborazione riguarda il consuntivo del 1988 incrementato di una certa percentuale, purtroppo noi siamo danneggiati in questa visione; ma è una scelta politica che abbiamo dovuto fare sia per il contenimento della spesa pubblica sia perchè non ci è consentito di muoverci negli investimenti oltre una certa misura, pena una recessione che evidentemente è il male maggiore che dobbiamo comunque sconfiggere.

Ora, se vogliamo guardare ai dati caratterizzanti questo disegno di legge finanziaria - anche per riprendere le osservazioni fatte dal senatore Patriarca, presenti anche nell'intervento svolto dal senatore Bisso e riecheggiate nella replica del relatore - in merito al lavoro marittimo e portuale, vorrei far notare che il dato più qualificante di questo provvedimento, e quindi dell'indirizzo che il Ministro gli ha voluto dare, è la quota prevista per gli ammortizzatori sociali in previsione di riforme che riguardano il lavoro portuale e marittimo; e non si tratta di una spesa di poco conto!

Certo, vi è la consapevolezza - e qui sono particolarmente attento, anche perchè provengo da una esperienza sindacale prima che politica, a ciò che va elaborando e dicendo il sindacato - che non si possono accettare supinamente i ritardi culturali presenti nell'iniziativa sindacale degli ultimi anni, perchè la nostra responsabilità di classe dirigente politica deve farci

guardare avanti per creare reali e nuove possibilità di lavoro anche per le nuove generazioni e non conservare e difendere ad oltranza posizioni consolidate che molto spesso sono purtroppo apportatrici di inefficienze delle nostre strutture dei servizi marittimi e portuali.

Quindi, ci vuole il coraggio di andare controcorrente non per sfasciare o compromettere conquiste sociali che sono patrimonio dell'azione del sindacato e delle forze politiche popolari del nostro paese, ma per sapere intuire quali sono gli obiettivi politici che dobbiamo perseguire, tenendo conto del passato, cioè di quanto oggi è utilizzabile del passato sia per la difesa degli interessi degli occupati, sia per la possibilità di creare nuova occupazione, ma soprattutto per renderci conto che dobbiamo stare nel mercato europeo. Se l'appuntamento è per il 1992, nel comparto della economia marittima noi ci troviamo fortemente in ritardo rispetto alle scadenze che ci siamo dati a livello comunitario.

Per questa ragione non c'è consentito perdere altro tempo; da qui nasce la mia sollecitazione rivolta alla Commissione trasporti della Camera dei deputati di mettere al suo ordine del giorno quegli stessi provvedimenti legislativi che mi sono stati richiesti in passato, perchè noi abbiamo bisogno di tempo per adeguarci e per agire in vista della scadenza del 1992.

Inoltre, visto che in questa sede vi è un clima di reale confronto, di ricerca e di reciproco ascolto, bisogna che ci confrontiamo tra di noi analizzando dati veritieri e non inventando bersagli di comodo. Nessuno qui intende ipotizzare stipendi da Terzo mondo per i marittimi o per i portuali, l'utilizzo dei «negretti», oppure il reclutamento dei vagabondi delle singole realtà e delle città marinare del nostro paese. Queste sono cose che, a mio avviso, squalificano quelli che le utilizzano, perchè in qualche maniera non prendono atto dell'intelligenza che il buon Dio ci ha dato, di quella normale intelligenza che intendiamo esprimere nella nostra valutazione oltrechè nel nostro lavoro di parlamentari e di uomini di Governo.

Ho voluto dire queste cose perchè quando si parla di difesa del lavoro portuale si sfonda una porta aperta, solo che questa difesa dei livelli occupazionali deve sposarsi con la necessaria ed indispensabile efficienza e con la strumentazione, oggi tecnologicamente molto avanzata, di cui ci dobbiamo dotare, e quindi con gli investimenti complessivi su cui la portualità italiana deve contare se vuole restare in Europa, che, a mio avviso, richiedono una diversa modalità nell'organizzazione ed anche nella pluralità di presenze nelle aree portuali.

Cosa vuol dire tendere a criminalizzare e a demonizzare la presenza del privato accanto al momento pubblico anche nella portualità, oltre che nei trasporti marittimi?

PRESIDENTE. Noi la prevediamo.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Io non voglio fare alcuna polemica con lei, senatore Bisso, ma svolgere un discorso generale per farmi capire da tutti. Voglio dire che quando si parla di portualità occorre essere chiari. Infatti, il «tutto pubblico» è apportatore di inefficienze. Basti pensare, del resto, alla mole dei contributi erogati alle gestioni portuali negli ultimi anni e alle insufficienze che si registrano, soprattutto con riferimento alla modernizzazione del settore, nonostante le somme spese. Di qui la necessità di garantire comunque i livelli occupazionali, adottando anche iniziative che

tendano a favorire il prepensionamento, per poter contare su un numero di addetti adeguato alle potenzialità commerciali dei nostri porti.

Quando si dice che il porto di Genova non ha incrementato la quantità del proprio traffico di navi *portacontainers*, bisogna anche prendere atto che il possibile incremento del traffico commerciale è veramente modesto, per cui non si può continuare a pensare che tutti i porti italiani possano esercitare questa attività. È invece necessario specializzare la portualità italiana e portare ad unità il sistema come momento di passaggio verso una più compiuta razionalizzazione del nostro settore portuale. Di qui la necessità di andare avanti in una visione improntata al realismo e all'innovazione.

Nel disegno di legge del Governo si prevede, entro il 1992, la caduta della riserva del lavoro portuale, per cui entro quella data le compagnie portuali dovranno evolversi e assumere il carattere di imprese. In pratica, ciò vuol dire anticipare la riforma.

**PRESIDENTE.** Nel 1992 non ci saranno più compagnie portuali. Questa è una presa in giro. Glielo dico chiaro e tondo proprio sulla base del provvedimento.

**PRANDINI, ministro della marina mercantile.** Mi sembra che da parte dell'opposizione si tenda a dare un giudizio sommario e generico, quasi per partito preso. Ho letto con molta attenzione l'inserito speciale de «l'Unità» sui trasporti, soffermandomi in particolare sulla parte relativa al ripensamento della politica portuale e marittima. Ebbene, devo riconoscere di non avervi trovato sostanziali divergenze rispetto alle nostre opinioni quanto all'analisi dei problemi. Vi ho piuttosto trovato una difesa aprioristica dello *status quo*, condannata non già da questo o quel Ministro ma dal mercato e dai bilanci delle gestioni portuali; condannata, sicuramente, da quanto ci aspetta in Europa. Non credo che il disegno di legge da me presentato contenga l'assoluta verità. E esso, tuttavia, impone al Parlamento di affrontare i problemi per quello che essi sono. Per quanto riguarda le modalità per costruire il futuro partendo dall'esistente, sono pronto ad esaminarle purchè siano reali e non siano soltanto un'opera di cosmesi; purchè, insomma, non cadano in quel vizio, presente in tutti noi, di difendere comunque un presente che non è portatore di alcuna novità per il futuro, di nessuna garanzia se non quella di cadere in una forma di assistenzialismo e di spesa non finalizzata che costituisce, purtroppo, il dato più rilevante della spesa complessiva per il comparto negli ultimi anni.

Voglio rivendicare al disegno di legge finanziaria questa connotazione, per essersi fatto carico principalmente dei problemi del lavoro portuale e marittimo. È questo l'aspetto più qualificante della mia presenza al Ministero della marina mercantile. È vero, ci sono anche altri problemi, connessi all'attuazione delle direttive comunitarie. Siamo, tuttavia, in una fase di elaborazione di un nuovo provvedimento.

Prendo atto dei rilievi mossi sull'applicazione della V direttiva CEE e della normativa vigente; non mi nascondo certo dietro un dito. Inoltre, avvierò gli opportuni accertamenti sul caso della Navi Club Italia spa., denunciato dal senatore Bisso. Dove dire, comunque, che non ho molto apprezzato il tono di quella denuncia, soprattutto per la tentazione spettacolare cui egli stesso ha ceduto nell'espone una vicenda che,

purtroppo, è connessa anche alla legislazione che il Parlamento ha a suo tempo elaborato. Infatti, certe modalità di gestione non appartengono solo alla burocrazia del Ministero della marina mercantile ma anche alla burocrazia dell'intero paese. Non voglio in alcun modo giustificare quanto è potuto accadere. Sarà anzi mia cura dare al Parlamento tutte le notizie sugli accertamenti dei quali mi farò carico e che sono stati opportunamente sollecitati. Sono convinto, tuttavia, che da un solo caso non si possano trarre conclusioni generali con riferimento ad una gestione, nè tanto meno al lavoro dei dipendenti del Ministero. Come ripeto, avvierò gli opportuni accertamenti, anche perchè questa vicenda mi era del tutto sconosciuta. Mi impegno, pertanto, a riferire alla Commissione sulle risultanze delle indagini.

Vorrei dare assicurazione al relatore circa l'impegno del Ministero di organizzare una conferenza per il Mediterraneo. Il Ministero sostiene l'iniziativa delle università italiane tesa a sensibilizzare tutti i paesi rivieraschi sullo stato e sulla difesa della vita nel Mediterraneo. Non perderò occasione, anche a livello comunitario, nel prossimo Consiglio dei Ministri della pesca, di richiamare l'attenzione dei miei colleghi europei sulla necessità di un impegno comunitario in tal senso. Infatti, una concreta azione di difesa del Mediterraneo sarà possibile solo se la Comunità europea se ne farà in buona parte carico, anche sotto il profilo finanziario.

Anche per quanto riguarda la sensibilizzazione degli studenti circa i problemi della difesa del mare è in corso di predisposizione una campagna tesa a sollecitare l'attenzione dei giovani sul problema, che dovrebbe trovare eco sulla stampa e riscontro anche da parte del Ministero della pubblica istruzione. La spesa è contenuta e credo che la campagna di sensibilizzazione possa avere un risultato abbastanza soddisfacente.

Per quanto concerne la difesa del mare, ho già dato disposizione ai competenti uffici del Ministero di inviare al Parlamento le relazioni semestrali che il Comitato di vigilanza predispone, in modo che le Camere siano tempestivamente informate circa l'attuazione delle convenzioni in essere, soprattutto per quanto riguarda la «Castalia».

In tal modo potrà essere effettuata una verifica tempestiva sugli effetti delle spese che sosteniamo e sui benefici che ne abbiamo, anche perchè i rilievi avanzati dai Comitati sulle convenzioni sono abbastanza chiari e quindi abbiamo la possibilità di maturare per tempo quelle scelte che dovremo compiere al momento della scadenza delle convenzioni. Questa relazione sarà inviata alla Commissione.

Per quanto riguarda la necessità di un coordinamento della ricerca - mi riferisco in particolar modo a quella relativa alla pesca -, vorrei anzitutto sollecitare la Presidenza di questa Commissione ad invitare per un'audizione il Presidente dell'ICRAP in modo da ottenere tutte quelle informazioni che la Commissione ha richiesto, anche perchè è mia intenzione incentrare sull'ICRAP tutto il coordinamento della ricerca applicata alla pesca, all'acquacoltura e alla maricoltura utilizzando quei pochi mezzi a disposizione - che in questa fase però sono sufficienti - per dare consistenza alla spesa stessa che fino ad oggi è dispersa in una miriade di iniziative di scarso valore. Credo che se attribuiamo all'ICRAP una funzione di coordinamento della ricerca, oltre che approntare un meccanismo di orientamento per le iniziative periferiche, riusciremo di fatto a dare anche maggiore direzione

politica alla ricerca stessa dando priorità alla spesa per l'acquacoltura in quanto dobbiamo incrementare decisamente il patrimonio ittico visto che in questo settore dipendiamo dall'estero.

Vi è anche la necessità di promuovere una politica incentivante per la ricostituzione di una flotta nazionale, anche perchè per partecipare ai contratti che la Comunità stipula con i paesi terzi ormai si richiede la possibilità di costituire società miste, o comunque di poter disporre di una flotta peschereccia oceanica che oggi non abbiamo. Voglio dire al senatore Bisso che dobbiamo sviluppare una politica che nella sua complessità riesca ad essere incentivante, perchè non credo che lo spirito imprenditoriale nel nostro paese si sia esaurito, ma che le potenzialità si esplicitano nella misura in cui dispongono di un quadro di riferimenti incentivante; diversamente andremo ad avvitarci sempre di più in una politica di aiuto, di puro finanziamento che lamentiamo come assistenziale, senza però essere in grado di investire un'impostazione di pura difesa dell'esistente, senza intuire quali siano le prospettive della nostra economia marittima.

Prendo inoltre atto di sollecitazioni particolari circa la Direzione del traffico, la Vasca navale o la necessità di approfondire le finalità e l'efficacia dei finanziamenti. Certamente è necessario il completamento di quanto previsto nella legge di difesa del mare, cioè il completamento della flotta aerea e l'avvio della costruzione di una flotta elicotteristica.

Nel 1989 saremo in condizione di fare il punto sulla politica e sulla spesa compiuta per la difesa del mare e verificare se quanto abbiamo predisposto dà risultati concreti per la difesa dell'ambiente marino e quindi se vale la pena di incrementare le riserve marine in modo che anche per la gestione degli specchi d'acqua prospicienti le coste esistano punti di riferimento oggettivi, finalizzati a qualificare l'intervento pubblico.

Sono queste le considerazioni che volevo aggiungere alla completa relazione del senatore Mariotti, anche perchè ritengo che il confronto tra le forze politiche e le forze sociali, le compagnie portuali ed il Ministro debba trovare in Parlamento una giusta collocazione, con la premessa - che dovrebbe essere fuori discussione - che nessuno intende attentare alle conquiste sociali fatte, ma che ci deve essere altrettanta consapevolezza che la riforma è indispensabile e che possiamo soltanto scegliere tra due strade: o la riforma viene fatta nella sede più propria che è il Parlamento, oppure per la responsabilità che mi compete procederò a realizzare meccanismi amministrativi che la legge mi consente per realizzare obiettivi di riforma nella direzione da me indicata: una direzione scelta non solo da me, ma dal Governo nella sua collegialità, in quanto il disegno di legge da me presentato è stato approvato dal Consiglio dei Ministri.

Le Capitanerie di porto richiedono un rafforzamento di personale che va dalle 3.000 alle 5.000 unità per l'espletamento delle loro funzioni; vi è quindi un problema di personale. Ma con l'attuale struttura e con la legislazione vigente credo che i mezzi previsti in questo disegno di legge finanziaria siano appena sufficienti per quanto riguarda l'anno solare 1989. L'anno prossimo sarà molto importante per la nuova produzione legislativa, in cui dovrebbe rientrare il provvedimento di ristrutturazione e di riforma del Ministero - che sarà il momento conclusivo di una serie di normative da me presentate - ed io ritengo, senza assumere toni che non siano calibrati rispetto ai grandi problemi che abbiamo di fronte, che le possibilità reali di spesa trovino nelle

posizioni contenute nel presente disegno di legge finanziaria una sufficiente rispondenza.

Abbiamo bisogno di affinare la strumentazione, cioè il rapporto ICRAP - Direzione della pesca, per quanto riguarda soprattutto la ricerca, e questo è un lavoro di sistemazione legislativa che dovremo fare durante l'anno 1989.

Credo pertanto che per la legge finanziaria 1990, anche per quanto riguarda la ricerca, potremo farci maggiormente carico di una più forte domanda di stanziamenti.

ULIANICH. Quindi, se ho ben capito, un ordine del giorno di questo tenore verrebbe accolto dal Governo.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Molto volentieri.

PRESIDENTE. A nome della Commissione, ringrazio il ministro Prandini per la sua disponibilità.

Data la presenza del ministro Ferri, riprendiamo ora l'esame della tabella n. 9 e delle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

La relazione è stata già svolta questa mattina dal senatore Putignano.

Dichiaro quindi aperta la discussione generale.

VISCONTI. Ringrazio il relatore ed il Ministro per le informazioni che ci hanno fornito questa mattina: in maniera estremamente chiara ed obiettiva ci hanno descritto la situazione così come si presenta nelle cifre del bilancio. Sono cifre estremamente eloquenti, che io non richiederò, cercando di affrontare alcune questioni di fondo che in verità ci troviamo da molto tempo dinanzi e che sia noi che l'attuale Governo non riusciamo a risolvere.

Nell'intervento del Ministro, illustrativo del bilancio relativo alla tabella n. 9, ritroviamo alcune affermazioni che sono di questo genere. Per parte nostra, possiamo anche non condividere la politica che vi è sottesa, però vorrei ragionare su ciò che per ammissione dello stesso Ministro è di competenza del Ministero dei lavori pubblici.

Noi siamo costretti a formulare un bilancio secondo le indicazioni fornite dal Ministero del tesoro. Prevediamo, quindi, dei tagli, ma nel contempo ci proponiamo - anche il Ministro se lo augura - di riqualificare la spesa.

La prima considerazione è questa: il Ministero dei lavori pubblici si propone degli obiettivi estremamente qualificanti - che riguardano il territorio, e l'edilizia; più in particolare, l'assetto e la riorganizzazione del territorio con tutti i problemi connessi, in netta contraddizione con la crescita, la riqualificazione dei sistemi insediativi e il recupero della periferia urbana, eccetera. Quindi, io non ragionerò su quella che definirei l'area residuale di questo Ministero dopo gli smembramenti di tante fette di competenza che sono in questo momento avvenuti, ma solo su alcuni nodi di fondo che attengono alla materia più consistente e più qualificante che è rimasta a tale Ministero.

Nel corso di questi ultimi anni noi abbiamo assistito ad un articolarsi dell'intervento sul territorio con una disarticolazione delle competenze e con il moltiplicarsi dei Ministeri. Questo lo ammette lo stesso Ministro, tant'è che

nel suo intervento di questa mattina egli ha affermato che le questioni sono di tale rilevanza da richiedere una visione unitaria dei problemi stessi ed un ruolo del Ministero dei lavori pubblici di ente coordinatore e di riferimento per una politica di programmazione per il territorio.

È questo il primo nodo che vorrei affrontare. Molto chiaramente nella relazione viene detto: «Noi assistiamo ad una tendenza progressiva del trasformarsi della programmazione» - intesa in senso classico - «in quella più pragmatica che fa prevalere il progetto sul programma».

Signor Ministro, se il suo Ministero vuole effettivamente porsi come momento di coordinamento deve poter affermare il primato della programmazione rispetto al progetto, che, invece, oggi prevale. Credo che sia noto a tutti in quale rapporto debba essere posta la programmazione rispetto alla politica del progetto. Se prevale il secondo termine ne deriveranno effetti che già oggi sono sotto i nostri occhi e che sono estremamente negativi.

La mancanza di programmazione e la prevalenza del momento progettuale fa sì che la programmazione diventi pragmatica ovvero la sommatoria di tante decisioni prese ai diversi livelli dell'amministrazione dello Stato, producendo lo scoordinamento degli interventi e, a volte, anche la ripetizione di uno stesso progetto. Un esempio: uno dei pochissimi progetti elaborati dall'ANAS viene fatto proprio dalla regione Campania, sottratto all'ANAS, con procedura estremamente accelerata e finanziato con fondi che non competono all'amministrazione ordinaria ma a quella straordinaria.

L'assenza di programmazione, come si vede, fa prevalere l'intervento straordinario rispetto a quello ordinario, con gravissimi effetti di ricaduta in termini economici e occupazionali, soprattutto nelle aree più deboli. Nel caso in cui l'unico canale di finanziamento per le opere pubbliche, nel Mezzogiorno, diventa l'intervento straordinario, che in alcune aree si riduce ad intervento per l'emergenza, entra in scena un altro protagonista: il Ministro della protezione civile.

Con la politica del progetto arriviamo all'accentuazione massima dell'emergenza rispetto all'intervento straordinario, e di quest'ultimo rispetto all'intervento ordinario. In queste condizioni una visione unitaria, che noi auspichiamo, non si verificherà mai.

Programmare richiede anzitutto cultura per la programmazione e conoscenza come dato di partenza. Non vi è cultura della programmazione allorquando lasciamo perire i fondi disponibili. Un esempio estremamente indicativo è quello del capitolo 4502: un miliardo e mezzo a disposizione per una indagine conoscitiva sul patrimonio dello Stato, ma l'indagine non è stata mai portata a termine e i fondi sono andati in perenzione.

Siamo ad una svolta della nostra politica di intervento sul territorio. Anche nella relazione si ammette che il nuovo piano poliennale di intervento per l'edilizia abitativa deve essere anzitutto il piano per la riqualificazione e per il recupero dell'esistente, a cominciare dal patrimonio abitativo pubblico. Mancano però, i dati di conoscenza di base e quelli della sperimentazione a fronte di una domanda che si è modificata. Molto è cambiato anche nel campo delle tecnologie; molto si deve modificare sul terreno dell'offerta.

La sperimentazione di tipologie nuove e di nuovi sistemi di costruzione è essenziale per impostare una nuova politica per la casa e per il territorio.

Con una sola battuta estremamente sintetica credo che si possa esprimere il giudizio sull'attività del suo Ministero: stando alle cifre che ci sono state esposte, vi è una riduzione dell'intervento dello Stato nel settore della casa e dell'edilizia in genere.

E questo ci preoccupa perchè è chiaro che in tal modo non si affronta uno dei nodi che abbiamo di fronte: il rapporto fra patrimonio pubblico e privato in questo settore. Nella situazione attuale quale deve essere il livello dell'intervento dello Stato se s'intende dare risposta immediata ai problemi che si pongono in maniera estremamente drammatica? La riduzione dell'intervento pubblico nel settore proprio in termini di finanziamento conferma la tendenza di un ritorno al mercato anche per quanto riguarda l'esistente. Ma quello dell'abitazione è un mercato distorto, che non obbedisce ai meccanismi della legge classica del mercato. C'è troppa sproporzione nel rapporto tra offerta e domanda. Ed in questa situazione diventa preoccupante l'iniziativa assunta dagli enti assicurativi con la svendita del loro patrimonio. Si deve intervenire al più presto con provvedimenti legislativi per richiamare in vita l'articolo 4 della legge Formica obbligando così gli istituti di assicurazione a garantire, comunque, una sistemazione a chi non è in condizione di acquistare gli alloggi posti in vendita. In questa situazione, che fare?

Ho ascoltato con molto interesse l'intervento del Ministro questa mattina e con un certo rammarico devo concludere che in questo momento il suo è un Ministero delle intenzioni. Egli stesso confessa che in buona sostanza quel che viene proposto con il disegno di legge finanziaria non è accettabile. Le proposte anche in positivo che egli avanza in questa sede trovano resistenza all'interno dello stesso Governo e non trovano sufficiente appoggio all'interno della stessa maggioranza. Mi riferisco a provvedimenti estremamente importanti a cui ella, signor Ministro, ha accennato questa mattina. Certo è che di qui a pochi giorni noi siamo chiamati a fronteggiare circa 600.000 sfratti. Il Governo dovrà adottare un provvedimento, che noi abbiamo chiesto da molto tempo e che andava fatto subito e non a dicembre. Andava fatto due o tre mesi prima delle scadenze, perchè le tensioni che si apriranno da qui a pochi giorni, e che si scaricheranno soprattutto sui comuni, sono tensioni che in buona sostanza non possono essere annullate da un provvedimento legislativo fatto nelle ultime ore dell'anno.

Quindi, occorre subito un provvedimento che faccia capire esattamente qual è il tempo che ci si assegna per pervenire alla riforma organica dell'equo canone. Anche se non siamo d'accordo sull'impostazione che si intende dare, il provvedimento va fatto perchè è estremamente necessario. Ed a tal proposito va detto che non si comprende perchè il Ministro dei lavori pubblici non abbia deciso di utilizzare il canale che in un certo qual senso era già pronto qui in Parlamento, ovvero i due disegni di legge già presentati. Il Governo avrebbe potuto intervenire su di essi emendandoli, consentendo così di decidere in tempo utile. Già dal marzo di quest'anno, infatti, si sapeva che si andava verso questa scadenza estremamente drammatica e, quindi, si poteva, prima di affrontare il disegno di legge finanziaria, varare un testo che in parte avrebbe potuto trovare anche il nostro appoggio perchè su alcune posizioni, credo conviene anche l'opposizione.

C'è, inoltre, un altro tema sul quale riflettere. Il Ministero dei lavori pubblici è continuamente sotto accusa. Anche all'interno del mio Gruppo,

quando si parla di residui passivi, quando si affronta il nodo del rapporto tra disponibilità finanziaria e capacità di spesa, si richiama sempre il Ministero dei lavori pubblici. Il Parlamento ha fatto la sua parte, in questi ultimi anni: noi abbiamo capito che forse i meccanismi da affrontare riguardavano le procedure, il coordinamento tra soggetti pubblici e privati, comunque coinvolti nella spesa pubblica, l'intervento sostitutivo a livello di Pubblica amministrazione, da valutare come e quando introdurlo, e infine, il sistema dei controlli, al solo fine di avere una spesa snella e trasparente il più possibile. Il Parlamento ha varato, tempo fa, modificando una proposta del Governo, la famosa legge n. 80 del 1987. Il Ministro dei lavori pubblici però, ha impiegato un anno per darci il decreto necessario per farla entrare in funzione. Sono stati istituiti i comitati interregionali e nella finanziaria del 1988 è stata introdotta la norma che consente di utilizzare l'istituto dell'accordo di programma snellendo in tal modo le procedure di spesa per importi di una certa consistenza. Ma questo non viene sufficientemente utilizzato. C'è da fare un altro provvedimento?

Il relatore e il Ministro hanno fatto riferimento ad una recente proposta del parco progetti. Può essere una strada? Partendo dall'esperienza che hanno compiuto in proposito i paesi del Terzo mondo, stracarichi di parchi-progetto, si trae il convincimento che la proposta può interessare non l'amministrazione centrale dello Stato ma i comuni e le province, cioè i centri periferici della spesa pubblica. Il parco progetti, infatti, può essere utilizzato solo nelle ipotesi di infrastrutture secondarie. È comprensibile che ci siano già pronti progetti per scuole ed ospedali, non si riesce ad immaginare l'esistenza di un parco progetti relativo alle infrastrutture primarie. Non so come si possa progettare una strada, un'opera che, come dire, deve aderire al terreno, ad una situazione data, senza aver prima ottenuto l'occupazione, la disponibilità del suolo o l'indagine geotecnica e geologica necessaria. Il parco progetti presenta, inoltre, un altro rischio che è quello di un'accentuata e ulteriore abdicazione della Pubblica amministrazione nei confronti di soggetti estremamente più forti sul piano progettuale. Il rischio è quello di subire tipologie che vengono proposte da determinati soggetti sulla base di quelle disponibili. Il parco progetti richiede, pertanto, una forte presenza a livello progettuale, di massima se volete, da parte della Pubblica amministrazione e una chiara definizione preventiva delle regole del gioco. Solo a queste condizioni, forse, esso può rappresentare un canale capace di ridurre i residui passivi che ci affliggono.

Lo scenario che abbiamo di fronte è, da tempo, sempre lo stesso: equo canone, ristrutturazione degli istituti autonomi delle case popolari, espropri. A tal proposito, signor Ministro, colgo l'occasione per annunciare che abbiamo presentato un nostro disegno di legge per gli espropri e, in particolare, per le partite pregresse. Ci auguriamo che esso possa essere accolto e entrare al più presto in funzione. Ultimamente abbiamo licenziato una legge che destina 1.800 miliardi a favore dei comuni, per le partite pregresse, ma esclude altri soggetti esproprianti. Col nostro articolato si vogliono recuperare le province, l'ANAS e le altre amministrazioni che svolgono analoga attività.

Vi è, infine, la necessità di avviare immediatamente i programmi organici a cui lei faceva riferimento stamattina, utilizzando i pochi fondi che abbiamo e attivando le Regioni. Ma anche qui occorre fare attenzione. Se

vogliamo aiutare le Regioni, soprattutto quelle meridionali presso le quali non vi sono progetti esecutivi, dobbiamo introdurre parametri che tengano conto delle situazioni specifiche sociali presenti in esse. È necessario cioè che nella ripartizione non si tenga tanto e solo conto della fattibilità concreta dei progetti, ma anche delle situazioni specifiche e particolari esistenti nelle regioni del Meridione.

Per quanto concerne la Legge Gorla per l'acquisto della prima casa: la domanda è certamente inferiore all'offerta. Nella legge, che produce in parte anche effetti positivi, vi sono limiti da rimuovere in tempo breve. Farò soltanto un esempio: lavoratori dipendenti sono anche i cassintegrati, però questi ultimi non possono accedere ai benefici della legge. Ritengo, pertanto, necessario che ci sia un intervento, fosse anche un provvedimento amministrativo, per dare risposte a categorie che possono accedere ai benefici della legge.

Per quanto concerne la legge n. 457 del 1978, vi è il problema dei fondi ex-Gescal. Lo stesso Ministro dei lavori pubblici, a nostro avviso, dovrebbe indurre il Governo ad una riflessione su quanto è successo dopo che sono stati distolti i fondi dal capitolo dell'edilizia residenziale pubblica per destinarli all'occupazione giovanile, sia pure con la riserva del 70 per cento per il Mezzogiorno. È noto che i fondi non sono stati utilizzati neppure in quella direzione. Vogliamo quindi comprendere in che modo recuperarli, tenendo presente che nel Mezzogiorno costruzione di case vuol dire, comunque, occupazione. Sono anni, ormai, che facciamo questa riflessione, che incontra l'adesione di altre parti politiche e, in qualche modo, del Governo.

Nelle zone terremotate ci si avvia verso una spesa complessiva di circa 50.000 miliardi per la ricostruzione connessa al sisma del 1980 e con una spesa di 4.000 e 5.000 miliardi per la sola edilizia pubblica. Chiediamo segnali concreti ed un intervento immediato per il recupero del patrimonio abitativo al fine di conseguire significativi risparmi in futuro. Si tenga presente che gli investimenti dello Stato vengono stimati nell'ordine dei 20.000 o 30.000 miliardi.

Mi soffermerò brevemente sull'ANAS, in quanto credo ci si offre l'occasione di verificare se, al di là delle parole, vi sia o meno una attività di programmazione. Per quanto concerne l'attività dell'ANAS, infatti, va detto che assistiamo alla negazione della programmazione e alla sovrapposizione di più programmi, tanto che né noi, né la Corte dei conti, né tanto meno lo stesso Ministro siamo in condizione di indicare quali e quanti investimenti sono stati devoluti per un determinato tratto stradale o autostradale. A tal proposito si è parlato di eccesso di alimentazione. Lei, signor Ministro, ci ha però chiarito stamani che i fondi ci sono ma sono immobilizzati, per cui il problema è di ricercare gli strumenti per sbloccarli. Lei stesso, signor Ministro, ci ha detto stamani che in determinate aree il problema non è tanto quello di intervenire per costruire nuove strade, quanto quello di mantenere nelle migliori condizioni quelle che già ci sono, migliorando sia la grande che la piccola viabilità ed opportunamente interconnettendole. L'ANAS ha predisposto progetti di manutenzione che ammontano a diversi miliardi. Il problema che abbiamo di fronte è quello di avere strade efficienti e sicure.

VISIBELLI. Signor Presidente, onorevole Ministro, ho già avuto modo di dire, dichiarando il voto contrario della mia parte politica sullo stato di

previsione del Ministero della marina mercantile, che le nostre considerazioni avevano valore non solo per quella tabella ma anche per tutte le altre, trattandosi, nel nostro caso, di una presa di posizione politica.

La tabella al nostro esame mi ricorda un po' il bollettino della Vittoria, laddove si parla di un esercito che orgogliosamente aveva disceso le nostre valli e poi se ne era tornato indietro, carico di «mazzate». In effetti, il Ministero dei lavori pubblici è stato piano piano svuotato del suo significato attraverso la creazione di nuovi Dicasteri, con il relativo passaggio ad essi di alcune sue competenze. È stato svuotato anche di finanziamenti, forse per la sua incapacità di spesa. Tuttavia, l'ANAS ha una grossa capacità di spesa, ma purtroppo si trova di fronte ad una legislazione che crea degli impacci. Si è parlato, da parte del Direttore generale dell'ANAS, di circa 1.500 miliardi di possibilità reale di spesa. Ebbene, in un ordine del giorno di cui preannuncio la presentazione, proponiamo che, prendendo atto di una diminuzione dei fondi destinati all'ANAS, vi sia una rivisitazione delle norme in materia di opere pubbliche. Non è infatti pensabile che si possa procedere in questo modo; basti considerare, del resto, che sono ancora da spendere i fondi destinati alle zone terremotate della Sicilia, colpite dal sisma del 1968.

Siamo ormai nel ventennale di quel terremoto, per cui la ricostruzione diventa quasi un'opera di regime. Ho visto però che si fa riferimento anche alle ricostruzioni per i danni provocati dal sisma del 1972, nonché a quello del 1980. Tuttavia, se mi è consentita una pittoresca espressione napoletana, è senz'altro, uno «scuorno» per il Ministero dovere ancora tenere in piedi fondi destinati alla ricostruzione per i danni causati dal terremoto del 1968.

Ecco perchè o si rivede la capacità di spesa che caratterizza il Ministero dei lavori pubblici, o altrimenti questo elaborato contabile finirà sempre più per essere un libro di illusioni, di pie illusioni e di buone volontà dei vari responsabili del Dicastero di Porta Pia.

Dico ciò perchè il timore che ho avanzato stamane - e che ora ribadisco - è che questa legislazione e questo modo di affrontare le problematiche degli appalti determineranno delle grosse difficoltà per le nostre imprese nel 1992, quando arriveremo ad un confronto con gli altri paesi della Comunità e dovremo armonizzarci con le direttive della CEE, quali ad esempio la n. 679 del 1986. Preannuncio sin d'ora che presenterò un ordine del giorno nel quale prospetto l'opportunità di modificare il regolamento attuativo della legge n. 80 del 1987, che a mio modesto avviso tende a penalizzare molto fortemente la piccola e media imprenditoria, che è quella maggiormente legata alla operatività e alla occupazione locale. Questo argomento aveva già formato oggetto di una nota e di una segnalazione alla Commissione, in quanto il regolamento non è stato mai esaminato dalla Commissione stessa e pertanto richiedo che fosse fatto oggetto di una seduta monotematica.

Ho voluto fare queste considerazioni perchè desidero che risulti a verbale l'inutilità di prevedere degli stanziamenti e di accapigliarci sulla congruità delle previsioni quando alla fine con le pastoie di questa legislazione che non fornisce sufficienti garanzie di trasparenza - è quello che accade quotidianamente e che la stampa evidenzia - finisce che gli imbrogli si fanno lo stesso, gli scandali ci sono lo stesso e le opere non si eseguono perchè ci sono centinaia di offerte per ogni appalto. La mia, più che una espressione di voto che trova la sua giustificazione nel fatto che la

manovra finanziaria fa riferimento ad una linea politica espressione di una maggioranza nella quale non ci ritroviamo, è l'espressione di un cittadino di questo Stato che vede impegnati stanziamenti che non vengono utilizzati e opere che non si realizzano: basti pensare che ci stiamo ancora occupando di riparare i guasti del terremoto del 1968!

ULIANICH. Signor Presidente, onorevole Ministro, vorrei fare mie alcune delle puntualizzazioni emerse nell'intervento del collega Visconti, in particolare per quel che riguarda la inderogabilità della riforma organica dell'equo canone e la necessità di intervenire tempestivamente per la proroga dei termini di sfratto, naturalmente quando ci si trovi di fronte a situazioni che la richiedano.

Dopo queste premesse vorrei ribadire il mio consenso alle agevolazioni per l'acquisto della prima casa e gettare uno sguardo analitico sulla tabella 9. Alla pagina 19 in caratteri romani si dice che oggi, a differenza del passato, riveste minore importanza la crescita, mentre assume rilievo ed urgenza la riqualificazione di tutto il sistema insediativo, dalla salvaguardia dei centri storici al recupero delle periferie urbane, delle aree degradate dall'abusivismo edilizio. A pagina 20, invece, si osserva che la programmazione economica in Italia nel caso di investimenti pubblici tende ad assumere un crescente carattere di pragmaticità.

Vorrei chiedere al Ministro come sia possibile contemperare una politica di riqualificazione e di salvaguardia dei centri storici con il metodo della pragmaticità, che evidentemente tiene conto di situazioni concrete periferiche. Ma il Ministro sa molto bene che ci sono anche centri storici che vanno salvaguardati indipendentemente dalla capacità delle amministrazioni locali di richiedere interventi. Questi due elementi sono dialettici e dovrebbe esserci dialettica tra dimensione della pragmaticità e quella della programmazione dal centro. Capisco che si tenga conto della pragmaticità quando ci si trovi di fronte ad una intelligenza reale da parte delle amministrazioni locali circa le proprie situazioni.

Il alcune parti della relazione ci troviamo di fronte ad affermazioni di estrema genericità. Desidererei che nelle relazioni accanto ad espressioni come queste: «l'Amministrazione dei lavori pubblici ha indirizzato la propria attività verso la realizzazione di interventi di indiscussa validità, di completamento di quelli in corso di attuazione, nonchè di altri riconosciuti urgenti e prioritari» - espressione veramente generiche oltre che autoelogiative - si aggiungesse in nota la menzione delle opere realizzate nel corso dell'anno finanziario, per rendere possibile il raffronto e la verifica. Al contrario, dietro queste parole non trovo nulla, non c'è nessuna informazione reale, ma semplicemente espressioni generiche che niente significano nè sul piano politico nè sul piano concreto.

A pagina 26 si parla dell'abusivismo, ma vorrei chiedere a lei che proviene dalla Magistratura e dunque ha una particolare sensibilità, cosa faccia veramente il Ministero dei lavori pubblici contro l'abusivismo edilizio. Chiunque abbia un minimo di esperienza sa che esiste una percentuale abbastanza alta di cittadini che hanno richiesto il condono edilizio su costruzioni immaginarie e hanno costruito in base a quella richiesta di condono, non trovandosi affatto nelle condizioni contemplate dalla legge. Sottolineo questo aspetto, signor Ministro dei lavori pubblici, perchè si tratta

di una grossa ingiustizia: ci sono non poche zone in Italia in cui si continua a costruire realizzando ciò che avrebbe dovuto essere già costruito per poter richiedere il condono edilizio.

Ci sono zone anche del Meridione in cui si continua a costruire in barba a qualsiasi condono edilizio. Quando ancora lei non era Ministro dei lavori pubblici io avevo presentato, circa due anni fa, un'interrogazione sull'abusivismo edilizio nell'isola d'Ischia. Non ho mai ricevuto alcuna risposta in merito. Dovrei presumere che l'allora Ministro dei lavori pubblici ritenesse non esservi materia per una risposta. Ma ho documentato la mia interrogazione; si parlava di decine di migliaia di vani costruiti, di disboscamenti, e così via. Quale tipo di controllo viene esercitato dal Ministero dei lavori pubblici, attraverso i propri organi periferici? Non basta un'affermazione posta a premessa di una tabella di bilancio per farci tutti felici e contenti.

A pagina 28 della tabella n. 9 c'è un altro punto in cui si parla di stanziamenti per l'abolizione delle barriere architettoniche. Mi pare che ci stiamo occupando di questo punto ormai da anni. Anche in questo caso si dice: «... è stato disposto un primo stanziamento di fondi per apportare le modifiche strutturali indispensabili...»; si parla ancora di «un primo stanziamento di fondi», mentre stiamo parlando dell'anno di grazia 1989.

Non sto parlando del ministro Ferri, ma di realtà oggettivamente gravi rispetto alle quali noi abbiamo bisogno di interventi con celerità.

A questo punto mi sia permesso di passare all'esame di alcuni capitoli di spesa per sottolineare, anche in questo caso, talune sperequate disponibilità finanziarie.

Al capitolo 1113, concernente: «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», vi è uno stanziamento di 8 milioni di lire! Ho espresso già una critica analoga circa il bilancio del Ministero della marina mercantile. Ma lo stanziamento di 8 milioni di lire per i corsi di preparazione, formazione, aggiornamento e perfezionamento del personale costituisce un'autentica portata in giro. Non mi rivolgo al Ministro, perchè egli ha trovato queste caselle già riempite e capisco che un Ministro non possa variare ogni voce e ogni capitolo. Vorrei peraltro ugualmente sottolineare il fatto perchè quando le sarà possibile intervenga su questo capitolo.

Al capitolo 1123, concernente: «Funzionamento e manutenzione della biblioteca - Acquisto di libri, riviste, giornali ed altre pubblicazioni», sono stati stanziati 70 milioni di lire. Che tipo di biblioteca avete al Ministero dei lavori pubblici, se riuscite ad andare avanti con 70 milioni di lire? Non c'è bisogno di essere professori universitari per sapere che cosa oggi si riesca a fare in una biblioteca con una cifra simile! Se il Ministro mi invita, verrei volentieri a visitare questa biblioteca; deve essere una biblioteca fantasma, oppure una biblioteca che sopravvive con vecchi fondi preesistenti!

Signor Ministro, vorrei attirare la sua attenzione sul prossimo esercizio finanziario, giacchè su quello per il 1989 io sto svolgendo considerazioni in memoria. Capisco bene come sia assai difficile, se non impossibile, intervenire in questo momento.

Vedo che al capitolo 1124 - «Spese per studi, progetti, indagini e

rilevazioni, nonchè per incarichi e ricerche per l'indirizzo ed il coordinamento dell'assetto del territorio nazionale per la tutela ambientale ed ecologica» - vi è uno stanziamento di 12 miliardi di lire per la cassa. Si tratta di una cifra interessante, ma riguardo a questo particolare capitolo, oggi come oggi, si tratta di una cifra non conveniente rispetto alle necessità ed ai bisogni del paese.

Al capitolo 1125, concernente: «Spese per la organizzazione e la partecipazione ad enti, a congressi, a convegni, a fiere ed a mostre, nazionali ed internazionali, aventi attinenza con l'attività dei lavori pubblici; per pubblicazioni illustranti l'attività degli organi dell'amministrazione, ricompense per benemerenze nel settore urbanistico, architettonico e costruttivo», è stato approntato uno stanziamento di 135 milioni di lire. Debbo ritenere che voi riusciate a moltiplicare la cifra in rapporto a tutto quanto è scritto in questo capitolo; mentre al capitolo 1129 - «Spese per la pubblicazione e la redazione del giornale del Genio civile» - lo stanziamento ammonta a 83 milioni di lire per la cassa. Fate questo confronto: 83 milioni per la pubblicazione di un giornale e 135 per le spese occorrenti in rapporto a tutto quanto è descritto nella denominazione del capitolo 1125.

Al capitolo 1136, concernente: «Spese per il funzionamento del centro meccanografico, elettronico e fototecnico», vi è uno stanziamento di 2,5 miliardi di lire. Signor Ministro, a me interesserebbe che lei ci mandasse qualcuno dei suoi esperti per farci capire che cosa si intenda per «funzionamento del centro meccanografico, elettronico e fototecnico» con tutti gli addentellati che queste tre dimensioni importano, e come si spendano 2,5 miliardi di lire.

Al capitolo 2001 - «Spese per studi, indagini, esperimenti e diffusione della normativa per il miglioramento del traffico stradale, per la propaganda e la prevenzione degli incidenti stradali, nonchè per i mezzi tecnici necessari per l'espletamento dei servizi di prevenzione ed accertamento degli illeciti e dei reati in materia di circolazione e tutela delle strade» - sono stati stanziati 3 miliardi di lire per la cassa. Signor Ministro, io vorrei chiederle: quanto spendete soltanto per gli *spots* pubblicitari per la prevenzione degli incidenti stradali?

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. L'anno scorso vi era una legge speciale che aveva previsto uno stanziamento di 2 miliardi di lire; si trattava di una legge a termine, per cui quest'anno non abbiamo ricevuto nulla a questo riguardo.

ULIANICH. Allora, io le rinnovo la domanda che le ho posto in precedenza, perchè proprio con il capitolo 2001 voi dovrete far fronte anche a questa propaganda; se l'anno scorso quest'ultima richiedeva 2 miliardi di lire, e qui voi avete in bilancio uno stanziamento di 3 miliardi, come si può far fronte alle altre voci di spesa contenute in questo stesso capitolo? Che ci fate con un solo miliardo di lire defalcando dai 3 i 2 che servono per la propaganda? Come si spiegano queste cose? I bilanci sono pur sempre dei bilanci, ma la razionalità non può essere relegata in soffitta.

Al capitolo 4101, concernente: «Spese per il funzionamento della Commissione centrale di vigilanza, nonchè delle commissioni provinciali per

le assegnazioni degli alloggi popolari ed economici e delle commissioni regionali di vigilanza per l'edilizia popolare ed economica», sono stati stanziati 100 milioni di lire per la cassa.

A questo punto, desidererei sapere e la pregherei di spiegarci signor Ministro - una volta che lei potesse venire in Commissione, perchè durante la sessione di bilancio, noi discutiamo in fretta queste cose, laddove ci sono dei capitoli che andrebbero discussi in profondità - come funzionano queste commissioni ai vari livelli indicati al capitolo 4101.

Al capitolo 4502, concernente: «Spesa per lo svolgimento di una indagine sulla situazione del patrimonio immobiliare di proprietà dello Stato o di terzi, comunque destinato a sede di uffici e servizi dello Stato o avente caratteristiche storico-artistiche e monumentali», di cui ha già parlato prima il senatore Visconti, vedo che è stato soppresso il relativo stanziamento; per quale motivo?

Si ritiene che si debba andare avanti con i residui, come mi par di desumere dalla nota, cioè con un miliardo e 302 milioni circa? E si giudica sufficiente questa somma per portare avanti l'inventario dei beni patrimoniali dello Stato? Vorrei delle delucidazioni dal Ministro in proposito.

Il capitolo 7031, stanziamenti per la ricerca scientifica, prevede una spesa di 500 milioni l'anno. La ricerca scientifica, nell'ambito di un Ministero così variegato ed articolato come quello dei lavori pubblici, come viene organizzato e in quali specifici settori si esprime? Esistono istituti di ricerca propri del Ministero o si fa capo ad altri enti o istituti di ricerca e in questo caso: pubblici o privati? In che rapporto si trovano essi eventualmente con il CNR? Anche su questo punto desidererei una risposta.

Riguardo ai capitoli relativi alla edilizia scolastica, i 49.758 milioni stanziati per la cassa, che possono apparire tanti se si considerino in rapporto alle esigenze di determinati territori della penisola, sono piccolissima cosa se collocati in rapporto alle esigenze, in particolare, del Meridione. In riferimento a singoli capitoli, sono scandalizzato nel constatare come al capitolo 7903, spese per l'edilizia della scuola materna statale, si abbia uno stanziamento di 130 milioni. Sappiamo quanto ci sia bisogno, soprattutto nel Meridione, della costruzione di scuole materne statali e conosciamo bene, purtroppo, quali drammi familiari sottendono la mancanza di queste strutture statali e quanto denaro gravi sui bilanci delle famiglie meno abbienti per mandare i figli in scuole materne gestite da privati o da altri enti.

Con questo mio intervento non vorrei aver snocciolato un elenco di lamentazioni, di «treni» (detto in gergo vetero-testamentario) e neanche di *gravamina* nel senso delle lagnanze (sollevate in occasione delle diete imperiali). Viviamo in una Repubblica ed anche la lamentazione deve avere un certo stile più asciutto. Ciò non mi esime dal chiedere al Ministro almeno il conforto di una speranza di riscontro.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

*PUTIGNANO, estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1442.* Signor Presidente, dirò poche parole soprattutto per ringraziare i colleghi delle riflessioni che hanno fatto sulla mia relazione e

sulla tabella 9. Emerge chiaramente la spinta verso la ristrutturazione del Ministero che deve avvenire quanto prima per sopperire alla carenza di programmazione cui accennava il collega Visconti, carenza che impedisce, per il mancato coordinamento con gli altri Ministeri e anche per la mancanza di limiti precisi soprattutto in materia ambientale, di poter agire con una strategia efficace nel settore dei lavori pubblici.

Dalle riflessioni svolte è emersa anche la necessità di arrivare ad una definizione della legge sull'equo canone che sicuramente darà un contributo alla risoluzione del problema degli sfratti e della casa in senso lato.

Circa la posizione del collega Visconti sul parco progetti, ritengo che questo possa essere un ottimo deterrente per la diminuzione dei residui passivi. A tale proposito vorrei portare la mia esperienza di vita. Fino all'anno scorso facevo l'imprenditore ed ho notato che con proposte operative, quale quelle «chiavi in mano», che stimolano l'interesse non solo economico ma anche professionale di un'azienda, si realizzano opere in tempi più brevi, complete e funzionanti che certamente rispondono alle esigenze della Pubblica amministrazione. Ma cosa deve sapere l'imprenditore?

Mi sforzo sempre di insistere sul concetto della concessione perchè lo ritengo molto operativo. Stamattina un oratore accennava a delle società miste dove la Pubblica amministrazione deve avere un ruolo di coordinamento e di direzione tecnica, mentre l'imprenditore deve essere esecutore della strategia. Questo è un altro strumento efficace che sta prendendo piede, però ogni rapporto può avere efficacia nel momento in cui viene definito correttamente e molte volte per essere garantisti si finisce per dilatare i tempi di attuazione di un provvedimento.

Ciò è avvenuto, ad esempio, per l'utilizzo degli ex fondi Gescal: un provvedimento, che avrebbe avuto molta efficacia e dato risultati positivi, è rimasto bloccato proprio per garantire quell'esigenza di trasparenza e quella ansia di partecipazione di più amministrazioni; si è finito per burocratizzare eccessivamente rimandandone di conseguenza l'attuazione. Tante volte comportamenti di questo genere finiscono per inibire la programmazione e la strategia specifica di un settore.

Nel sostenere il voto positivo sulla tabella, sono convinto del mio atteggiamento - del resto il Ministro stamattina ha dato risposta a taluni interrogativi sollevati dalla Commissione - anche se rimane aperto il tema specifico dei tagli intervenuti nell'altro ramo del Parlamento che vanno ad intaccare pure il principio della programmazione. Infatti, quando una cifra già prevista deve essere ridimensionata, ciò comporta una aleatorietà che non consentirà certamente di attuare la programmazione stessa. Quindi, anche i buoni propositi di fronte a fatti oggettivi, concreti come questi, inibiscono...

VISCONTI. Quindi posso aggiungere la sua firma ai nostri emendamenti? Intendiamo infatti ripristinarli.

PUTIGNANO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1442*. Sì, perchè sono convinto che occorra non depauperare il grande patrimonio rappresentato dalla nostra viabilità. È preferibile allora conservare e mantenere questo grosso patrimonio e proseguire con la politica dei piccoli passi.

Concludo affermando che mi hanno soddisfatto le riflessioni svolte dal Ministro questa mattina. Sono convinto che dalle enunciazioni si passerà ai fatti.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Le riflessioni fatte anche nel pomeriggio si sono rivelate estremamente stimolanti. Il rapporto tra programmazione e operatività del progetto credo sia il punto nodale della vita e della identità futura del Ministero dei lavori pubblici o del Ministero del territorio come speriamo lo si possa definire al più presto.

La contraddizione che acutamente aveva colto il senatore Ulianich evidentemente esiste. Quotidianamente mi dibatto nella politica del doppio binario. Cerchiamo di fornire l'indirizzo di programmazione, che tende sulle strade a privilegiare la manutenzione, in un'ottica finalizzata alla sicurezza del cittadino e alla vita di relazione ed ai rapporti tra cittadino e territorio, e contemporaneamente cerchiamo di compiere una analisi delle strade. Attualmente stiamo mettendo a punto - spero che tra breve potrò farvela avere - una mappa delle strade italiane e dei punti neri in esse esistenti. Nella sua elaborazione, relativamente ai fondi che abbiamo a disposizione, tentiamo anche di inserire criteri di informatizzazione. Ritengo infatti che introdurre l'informatizzazione sia importante e che ciò costituisca la base principale per disporre di un raccordo completo che ci consenta di procedere ad una programmazione onesta che parta, come diceva il senatore Visconti, dalla conoscenza. Senza disporre dei dati, infatti, non possiamo programmare se non approssimativamente. Per rendermi conto della situazione ho compiuto dei sopralluoghi assieme al direttore generale Mancini. A volte, utilizzando il *week-end*, andiamo in giro così da renderci conto anche visivamente delle condizioni delle varie regioni. Ogni regione infatti costituisce già un bacino integrato dove case, strade, porti e fiumi possono trovare una programmazione articolata da preferirsi senz'altro ad una programmazione settoriale. Dando per scontato tutte le osservazioni di stamattina riguardo ad una programmazione coordinata con altri Ministeri, sottolineo del resto che nel nostro Ministero ogni programmazione parte da una conoscenza di dati che tocca i diversi settori. Sono perfettamente d'accordo quindi su tale esigenza.

Se per le strade puntiamo alla manutenzione, per le case - passando ad un altro argomento - puntiamo su una politica di recupero. Noi tendiamo dunque alla programmazione, ma a volte siamo costretti ad intervenire con urgenza ed immediatezza su un insediamento urbano di edilizia popolare che ci pone magari problemi enormi di manutenzione, occupazione abusiva, di rapporti difficili con gli IACP o le cooperative travolte da fallimenti con progetti che non riescono ad andare avanti. Nel cercare di salvaguardare la programmazione attraverso un recupero non possiamo dimenticare di avere dei buchi scoperti i quali, anche se non rispondono ad una razionalizzazione globale, vanno necessariamente affrontati. Ecco che si ripresenta questa continua frizione, questa politica di doppio binario che certamente non è soddisfacente dal punto di vista istituzionale e che speriamo gradualmente di poter accantonare.

Soprattutto nel settore della casa comunque mi sentirei autorizzato ad esprimere un giudizio che è abbastanza legato all'esperienza evocata dal

senatore Ulianich. Qualche speranza esiste perchè in effetti, attraverso i provvedimenti in via amministrativa, il disegno di legge che mi sembra vada avanti abbastanza bene, il bilancio che non c'è e che ci ha penalizzato particolarmente nel settore dell'edilizia, possiamo avviare una programmazione non solo interna ma anche esterna, affrontando una politica di programma integrato, di tipologia che non vada a tentoni. Naturalmente con questo non intendo dire che siamo giunti a una programmazione perfetta; tendenzialmente ci avviciniamo però ad una programmazione abbastanza attenta.

Rispondendo parzialmente ad una domanda del senatore Ulianich, posso dire poi che stiamo attuando una convenzione con l'università europea di Firenze per istituire un osservatorio sulla casa. Ritengo che, una volta varata la legge sull'equo canone - speriamo al più presto - e attivata una programmazione di un certo tipo, esso potrà fornirci utili dati di conoscenza e comparazione.

Mi dichiaro d'accordo inoltre sulla osservazione concernente la discontinuità e la schizofrenia delle piccole cifre messeci a disposizione, che certamente non coprono le esigenze. Aggiungo che, per quanto attiene le varie commissioni di studio che ho cercato di attivare al Ministero, viviamo molto non dico sul volontariato ma quasi: diamo infatti un gettone ai componenti, come prevede la legge, ma niente di più e spesso non rimborsiamo neppure le spese di viaggio. Ugualmente c'è chi si presta con uno spirito di grande disponibilità e che mette a disposizione la sua professionalità senza che questa sia retribuita adeguatamente. Credo sia giusto che la Commissione del Senato sappia che, per fortuna, c'è ancora gente così.

Anch'io penso che dovremmo mettere in atto una politica di programmazione seria che tenga conto di un certo tipo di rapporto esistente con i cittadini. Concordo quindi su una serie di considerazioni espresse e sulle contraddizioni che, allo stato, ancora contraddistinguono un certo tipo di previsione. Nello stesso tempo io credo che questa sperimentazione a caldo, accettando anche intoppi e cadute di logica e di razionalità, sia l'unico modo per andare avanti. Abbiamo infatti anche un'altra esigenza che incide su questa politica del doppio binario. Ci rendiamo conto di dover ridefinire le regole del contratto sociale, perchè ci accorgiamo che tutti abbiamo acquisito una sensibilità differente e che ci sono situazioni diverse dal punto di vista soggettivo e giuridico.

Non ci si rende conto che, proprio con riferimento alla tematica del territorio, si è ormai dato vita ad uno *status* soggettivo diverso. Basti pensare, del resto, all'evoluzione del diritto soggettivo, dell'interesse legittimo, fino ad arrivare a situazioni soggettive diverse nell'ambito del diritto soggettivo pubblico allargato. È chiaro che c'è bisogno di regole nuove. Nel momento in cui ci si rende conto, infatti, che il diritto di proprietà viene inquadrato in un certo modo, che c'è la necessità di uno stretto rapporto tra cittadino e interesse collettivo, il rapporto con il territorio può essere fatto valere dal cittadino come espressione di un'esigenza sociale. È quindi in atto un'evoluzione culturale e giuridica che ha bisogno di regole nuove. Occorre adottare regole nuove, ma senza bloccare il Ministero.

Le contraddizioni sono certo inevitabili. Bisogna, tuttavia, tener conto dei limiti posti dalla situazione.

Ho voluto fare queste considerazioni per spiegare che la situazione del Ministero è in movimento e richiede un mutamento culturale ed istituzionale, che si tenta, comunque, di limitare per ispirarsi ad un pragmatismo al quale concettualmente non sarei però molto disposto ad aderire. Si deve intervenire, comunque, in determinati settori già dotati di leggi specifiche, che hanno una loro ragione di essere.

Mi riferisco, in particolare, alla situazione della Calabria, una situazione che non esito a definire terribile. Per quanto riguarda l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, i fondi ci sono e si può anche andare avanti, trattandosi di una delle poche autostrade realizzate e gestite dall'ANAS. Si avverte, comunque, l'esigenza di fare altrettanto per altre zone, ma ciò non è possibile poichè nel bilancio dell'ANAS sono stati bloccati certi fondi. In pratica, i fondi ci sono ma non li si può spendere, perchè sono bloccati per mancanza di leggi di finanziamento. Credo che comunque un risultato positivo possa essere in qualche modo raggiunto, dando esecuzione ai progetti e adottando determinati accorgimenti.

Il Ministero dei lavori pubblici è un Ministero dell'ordinario, ma se viene sopraffatto dalle emergenze, dallo straordinario, può anche scomparire. Tra l'altro, gli interventi di emergenza vengono assorbiti da altre iniziative di altri Ministeri. Anche questo è un argomento importante, sul quale occorre riflettere. Occorre, tuttavia, tener conto che si tratta di un Ministero verso il quale non vi è stata l'attenzione incisiva che lo stesso avrebbe meritato in base alle sue esigenze. Si pensi che il Ministero dei lavori pubblici ha una carenza di organico di circa 3.000 persone, il che vuol dire che su 5.000 addetti stimati come necessari ve ne sono soltanto 2.000.

**PRESIDENTE.** Erano in numero sufficiente prima del decentramento delle competenze alle Regioni.

**FERRI, ministro dei lavori pubblici.** Con i compiti attuali, i nostri uffici non sono purtroppo dotati di un adeguato numero di impiegati e ciò si riflette negativamente sia in sede centrale che soprattutto periferica perchè sono gli uffici periferici ad effettuare i controlli. Spesso si dimentica, infatti, che quando si verifica una frana su una strada statale, deve recarsi immediatamente sul luogo il cantoniere e deve subito intervenire l'ufficio competente per i rilievi. Secondo me, il Ministero dei lavori pubblici è in realtà un Ministero del territorio. Dico questo senza sottovalutare gli interventi di altri Ministeri.

Ad esempio, nell'ambito di una politica di pianificazione del territorio, soprattutto per quanto riguarda le aree definite ad alto rischio sismico, il nostro Ministero è chiamato ad intervenire principalmente sotto il profilo della prevenzione, mentre il Ministero della protezione civile interviene dopo che si sono verificate delle calamità. Il Ministero dei lavori pubblici è chiamato inoltre ad esercitare la prevenzione ordinaria per gli edifici monumentali; infatti, anche il Ministero dei beni culturali interviene solo dopo che è stato accertato lo stato di degrado irreparabile. Il consolidamento statico, tuttavia, rientra tra le competenze del Ministero dei lavori pubblici.

Nonostante le scarse disponibilità, il Ministero ha istituito una

Commissione antisismica, presieduta dal dottor Boschi, che ha elaborato una serie di progetti, uno dei quali è stato trasmesso al FIO. Tra i compiti del Ministero rientrano, inoltre, le rilevazioni mareografiche.

Avevo richiesto che il disegno di legge finanziaria, o comunque uno dei provvedimenti che lo accompagnano, consentisse di recuperare in pieno le competenze di consolidamento statico dell'edilizia monumentale da parte del Ministero, che nella passata legislatura erano state trasferite al Ministero dei beni culturali, anche perchè il relativo stanziamento è rimasto praticamente inutilizzato. Tale richiesta era motivata dalla necessità di dare organicità alla programmazione. Se dobbiamo occuparci di prevenzione e di consolidamento statico, lo faremo purchè ciò rientri completamente tra le competenze del Ministero.

Per quanto riguarda le rilevazioni mareografiche, stiamo potenziando il servizio attraverso una banca di dati che fornisca notizie e rilievi in merito ad eventuali maremoti e movimenti ondosi che possano destare preoccupazione e incidere sull'erosione delle coste. Le possibilità di intervento sono molto diversificate.

Concordo con le osservazioni del senatore Ulianich in ordine alla disorganicità ed alla esiguità della spesa per alcuni capitoli. Sono convinto anch'io che ci sia bisogno di una unitarietà di indirizzi e di una programmazione da attuarsi attraverso sperimentazioni dal vivo, in modo da qualificare diversamente la spesa.

Per l'edilizia scolastica non abbiamo una specifica competenza. Comprendo che se si devono destinare solo 148 milioni alla scuola materna è meglio non destinare alcuna somma; per quanto mi riguarda, sono fondi che si potrebbero benissimo trasferire.

CHIMENTI. Vengo ora dalla Commissione pubblica istruzione, dove il Ministro ha appena finito di dire che ha ottenuto da parte del Tesoro un preciso impegno per uno stanziamento di 1.000 miliardi riservato all'edilizia scolastica e che non era neanche necessario scriverlo sul bilancio di competenza specifico.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Infine vorrei fare un cenno al problema dell'abusivismo per il quale abbiamo costituito un osservatorio analitico perchè dobbiamo riflettere sul condono e sulle varie proposte: o allungare soltanto ritualmente per rimettere in pista coloro che non avevano presentato in tempo la documentazione, o allungarli anche per chi avesse costruito dopo. Al riguardo si devono fare due considerazioni: per quel che riguarda l'abusivismo come tendenza, a noi risulta in decremento anche nelle grandi aree, il che consente di affermare che aver posto un termine possa essere stato utile. Ciò però non significa che non si possa riflettere su ciò che ha detto il senatore Ulianich; da magistrato dovrei dire che ci vogliono le prove, ma comunque bisogna considerare attentamente quelle sacche di illegalità su cui lo Stato dovrebbe prendere posizione. Dal punto di vista istituzionale non disponiamo di una struttura di vero e proprio controllo, anche se svolgiamo un'attività di indagine e di analisi; inoltre, attraverso la collaborazione dei comuni stiamo cercando di attivarci per realizzare un osservatorio globale che ci metta in grado di varare una nuova

circolare che è molto attesa sia dal mondo notarile che dai comuni, in quanto la legge sul condono presenta delle sacche di incertezza che hanno paralizzato il perfezionamento di alcune pratiche, con successivi risvolti negativi in quanto si determina anche una caduta di tensione morale e civile e sfiducia nella giustizia.

Abbiamo cercato di impiegare i fondi GESCAL, anche sollecitando la loro utilizzazione mirata all'edilizia pubblica. Nella nuova programmazione, che prevederà una ristrutturazione degli IACP e la formazione del nuovo piano decennale, ho intenzione di porre questo problema che riguarda i lavoratori autonomi, la destinazione di un certo tipo di edilizia e la politica generale della vendita del patrimonio pubblico. Al riguardo ho sollecitato una riunione di carattere interministeriale con i Ministri dell'industria e del lavoro, pur rendendomi conto che non potevamo intervenire direttamente sulla autonomia patrimoniale delle assicurazioni, essendo soggetti privati salvo che per il disposto dell'articolo 4 della legge. Tuttavia, prendendo spunto da questa occasione che ha suscitato molto clamore ed incertezza in quella parte di inquilini che non poteva accedere al riscatto, abbiamo voluto assicurare che almeno venissero date direttive uniformi sul tipo di approccio col riscatto del patrimonio pubblico degli IACP, degli istituti previdenziali e del patrimonio generale.

Per la verità, non sarei favorevole ad una vendita massiccia del patrimonio, ma credo si debba procedere tenendo conto delle esigenze di mobilità dei lavoratori, decidendo il prezzo al quale mettere in vendita l'immobile e quali agevolazioni concedere all'inquilino. I problemi sono tanti.

Vorrei comunque cogliere l'occasione per ringraziare la Commissione e il suo Presidente, per il confronto che mi ha dato la possibilità di sviluppare nella seduta odierna, e tutti coloro che sono intervenuti - in particolare il relatore - perchè questo scambio di idee ci garantisce reciprocamente ed è anche uno stimolo che restituisce entusiasmo per una funzione istituzionale per la quale credo si debba dare in termini di servizio al paese.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il Ministro per la sua replica.

Poichè non si fanno osservazioni, il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge, nonchè delle tabella 17 e 9, è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 20,50.*

---

**VENERDÌ 2 DICEMBRE 1988**

**(Antimeridiana)**

**Presidenza  
del Presidente BERNARDI  
e del Vice Presidente MARIOTTI**

*I lavori hanno inizio alle ore 9,45.*

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)**» (1442), approvato dalla Camera dei deputati

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il triennio 1989-1991**» (1443), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1989 (**Tab. 11**)

(Rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione) (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: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il triennio 1989-1991 - Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1989 (tabella 11)», già approvati dalla Camera dei deputati.

Ricordo che nella seduta antimeridiana di ieri è stata svolta dal senatore Picano la relazione sulla tabella 11. Pertanto, dichiaro aperta la discussione generale.

PINNA. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, la nota preliminare della tabella sullo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni suscita in chi la legge, o almeno in me, la sensazione di avere di fronte la descrizione di un servizio che, tutto sommato, funziona bene, soddisfa le aspettative, sta al passo col resto dell'Europa. Il disservizio, la macchina tanto gigantesca quanto improduttiva, la gestione poco chiara di grandi risorse, il governo quanto meno inefficiente di centinaia di migliaia di dipendenti appaiono questioni estranee. Al più, si tratta di migliorare qua e là, ma non oltre il senso comune del «nulla è perfetto, tutto è perfetibile».

A me pare che contribuisca a delineare questo quadro dai contorni sfumati l'elenco dei buoni propositi che viene esposto: incremento sensibile delle entrate e deciso contenimento delle spese; riorganizzazione produttiva finalizzata al miglioramento dei servizi e al recupero di produttività; ottimale gestione del personale; definizione della manovra tariffaria in direzione del risanamento finanziario; conferma degli investimenti nelle attività strutturali. Si tratta, come è evidente, di obiettivi ineccepibili e universalmente condivisibili.

Se però si passa all'esame delle specificazioni degli stessi, non è dato cogliere quali siano le misure concrete che si propongono per ridurre il

divario tra la realtà critica odierna dei servizi postali e i buoni propositi per il futuro. Si consideri, ad esempio, l'obiettivo del miglioramento della qualità dei servizi, ad iniziare da quelli postali. Si afferma che negli ultimi anni l'Amministrazione ha assunto iniziative per offrire all'utenza più esigente servizi particolarmente qualificati: CAI-POST, posta celere, posta elettronica. Ma subito si aggiunge «Questo non vuol dire però che l'Amministrazione postale abbia trascurato il suo ruolo di garantire comunque il servizio tradizionale di Stato nel quale, anzi, si sente sempre più impegnata». E prosegue: «Peraltro la capillare rete organizzativa di cui dispone, se pur con gli inevitabili scompensi provocati dalla "variabile" fattore umano, è in grado di assicurare il servizio postale ottimizzandone la prestazioni». Tutto bene, dunque, salvo il fattore umano! solo che questo in un'amministrazione con 250.000 dipendenti è tutto o quasi.

Il proposito è comunque per il 1989 di rispondere alle aspettative dei servizi e su questo altro non si aggiunge, in che consistessero tali formule non è dato sapere. Ma se non vengono esposti in sede di approvazione del bilancio e della finanziaria questi obiettivi, in quale altra sede lo dovrebbero essere? E spero che su questo il Ministro fornisca delle specificazioni oltre quelle contenute nella nota preliminare.

«Eppure la stessa Amministrazione ha compiuto nel corso del 1988 un'indagine, curata dall'Ufficio controllo movimento postale e relazioni esterne, dalla quale risulta che il tempo medio di recapito di una lettera è oggi in Italia di 8,5 giorni. Ma da Milano a Cagliari può anche sfiorare i 20 giorni e la media Milano-regione Sardegna, Milano-regione Molise, Milano-regione Basilicata è di 12,4 giorni e Milano-regione Calabria di 11,5, mentre il tempo medio di svuotamento delle cassette è di 1,7 giorni.

Ciò che più allarma è che nei documenti al nostro esame manca totalmente la dimensione di un servizio che rischia di precipitare, visto che si è passati in un anno dai 5,6 giorni medi per la consegna di una lettera del 1987 ai richiamati 8,5 del 1988. Di questo stato di cose non abbiamo colto adeguato riflesso neppure nelle parole del relatore. È vero, il ministro Mammi - è giusto dargliene atto - ha espresso «profonda preoccupazione» a seguito dell'indagine che ho ora richiamato e non manca di esprimere critiche al funzionamento del servizio postale, quasi a separare le responsabilità che vengono da lontano rispetto a quelle più recenti. Ed anche questo è comprensibile. Noi vorremmo comprendere però in che modo il Governo intende fronteggiare oggi e per il futuro la situazione. L'indeterminatezza e la contraddittorietà degli interventi rischiano infatti di portare il servizio ad una soglia di inefficienza e di degrado oltre la quale si alimenterebbero inevitabilmente spinte oggettive e soggettive a favore della privatizzazione, come è già avvenuto per altri settori, e non certo delle parti improduttive o poco remunerative.

Per stare ancora al servizio della corrispondenza, si può ben dire che via via che avanza l'ammodernamento, la meccanizzazione, l'automazione, la plurimodalità dei trasporti, si riduce la produttività e perde terreno l'efficienza stessa del servizio. E non si può certo dire che non sono state investite risorse finanziarie: sono 5.246 i miliardi destinati dalla legge n. 39 del 1982, dalla legge n. 730 del 1983 e dalle leggi finanziarie per il 1986, per il 1987 e per il 1988 all'ammodernamento del settore. A queste cifre si aggiungono altri 1.105 miliardi, destinati alla prosecuzione dei programmi della legge n. 39, previsti dalla finanziaria in discussione quest'anno.

Per gli impianti di meccanizzazione, cito la tabella, sono stati già impegnati 318,5 miliardi al 31 dicembre 1987 e ne sono assegnati in totale 902. A questi vanno aggiunti gli stanziamenti per la realizzazione degli edifici destinati agli impianti di meccanizzazione e per i servizi operativi, in merito ai quali sono stati impegnati al 31 dicembre 1987 650,2 miliardi e destinati, compresi i fondi stanziati dalla finanziaria per il 1989, ben 1.356 miliardi.

Noi non siamo certo pregiudizialmente sfavorevoli alla meccanizzazione, ma è da tempo, signor Ministro, che chiediamo di sapere qual è il livello di produttività di tali impianti. Non si riesce ad avere dati completi. Come tutte le voci che fanno riferimento alla legge n. 39 del 1982, anche quella relativa alla meccanizzazione è circondata da un certo alone di mistero.

Colgo l'occasione per ricordare che diversi Ministri - e a più riprese - hanno assunto l'impegno di fornire al Parlamento su ciascuna voce della legge n. 39 un'informazione compiuta e dettagliata: tale impegno, signor Ministro, finora non è stato onorato. Il nostro Gruppo politico, qualora non si provveda in tempi brevi, non potrà non ricorrere agli strumenti regolamentari per promuovere in questa materia un dibattito in Aula.

Tornando al discorso dell'insufficiente informazione sul livello di utilizzo degli impianti di meccanizzazione, voglio dire che tuttavia un dato si evince dall'indagine sui tempi di consegna delle corrispondenze che ho richiamato. Le lettere costituenti il campione delle indagini, trattate dall'impianto meccanizzato da dove prende avvio l'indagine stessa (l'impianto Borromeo di Milano), risultano infatti il 56 per cento, ma è possibile che si tratti di una percentuale elevata rispetto a quella relativa all'insieme della corrispondenza trattata da quell'impianto. Anche per quanto riguarda l'impianto di Fiumicino ci risulta che la corrispondenza meccanizzata si aggira intorno al 50 per cento. Per Fiumicino, tuttavia, abbiamo anche notizia che l'impianto stia fermo a lungo durante il giorno per manutenzioni (come abbiamo potuto constatare la mattina che lo abbiamo visitato) e la notte lavori in misura ridottissima.

Eppure, signor Ministro, per l'esercizio e la manutenzione di tali impianti nella tabella in discussione è prevista la bella cifra di 120 miliardi per il 1989. Poichè gli impianti realizzati fino al 1987 sono costati 318,5 miliardi, se ne deduce che la spesa per l'esercizio e la manutenzione di un solo anno è pari ad oltre un terzo dell'intero investimento. E si deduce ancora che quando saranno investiti tutti i 902 miliardi ai quali ho fatto riferimento poc'anzi, le spese di esercizio e di manutenzione - fatte le debite proporzioni - non potranno essere inferiori a 300-350 miliardi.

Se tanto sono costati e tanto costa il loro esercizio, occorrerebbe comprendere che cosa impedisce l'utilizzo intensivo di tali impianti di meccanizzazione. Nella nota per l'indagine sui tempi delle corrispondenze, il ministro Mammi afferma che un utilizzo migliore richiede un più elevato addestramento professionale degli addetti. Anche qui ci risulta però che per l'esercizio dell'impianto di Fiumicino hanno frequentato il corso di formazione circa 300 dipendenti, ma attualmente essi sono ridotti a circa 100: gli altri 200 dipendenti sono stati o comandati o distaccati.

Un altro aspetto che richiede un'adeguata informazione per una convinta valutazione di convenienza è il servizio di trasporto aereo notturno delle corrispondenze. Esso ha un costo sulla tabella di quest'anno di ben 110 miliardi. È davvero indispensabile mantenere un servizio aereo per l'esclusivo trasporto delle corrispondenze, o non è possibile un migliore

utilizzo della rete ferroviaria? La nostra non è un'affermazione, ma una richiesta di informazione che conforti l'utilità del proseguimento di tale servizio.

Viene spesso posta in risalto la crescita dell'attività del bancoposta e il possibile sviluppo di veri e propri servizi di credito connessi alla capillare rete degli uffici postali. Purtroppo non sembrano corrispondere a tale potenzialità adeguati investimenti ed iniziative, dalla formazione del personale per la gestione dei nuovi eventuali servizi, all'istituzione di carte di credito, al pagamento delle bollette su delega dei correntisti, all'installazione di apparecchiature per il prelievo automatico di banconote. Eppure un adeguato sviluppo di servizi in questo settore a noi sembra che potrebbe contribuire ad accrescere in misura rilevante le entrate dell'Amministrazione. Ci sembrano quindi insufficienti le risorse assegnate per il risanamento di sedi inadeguate e inopportuna la riduzione di 100 miliardi delle risorse già destinate alla costruzione di uffici locali.

A questo punto occorre fare un discorso chiaro riguardo agli uffici locali: quelli finora realizzati non costituiscono certo un esempio di parsimonia e di buona amministrazione. È questo un altro punto oscuro nell'utilizzo dei fondi della legge n. 39 del 1982 in relazione ai quali da tempo chiediamo informazioni sulle procedure, sui criteri di localizzazione e sui costi di realizzazione. Siamo comunque in grado di documentare comportamenti scorretti da parte dell'Italposte verso i comuni.

**Presidenza  
del Vice Presidente MARIOTTI**

(Segue PINNA). Le amministrazioni locali che hanno responsabilità e poteri ben precisi in materia urbanistica vengono nei fatti escluse dalle scelte relative all'ubicazione e alla tipologia degli edifici, pena il trasferimento dell'intervento in altro comune qualora quelle insistano nel sostenere il proprio punto di vista.

Vanno così sorgendo in diverse parti del paese uffici locali collocati in posizione periferica rispetto ai centri urbani, con conseguenti disagi per gli utenti, in particolare per gli anziani. Tali uffici sono spesso realizzati con materiali prefabbricati, quindi senza una ricaduta economica ed occupazionale a livello locale, sono mostruosi dal punto di vista urbanistico ed architettonico e risultano certamente molto costosi. Devo peraltro far rilevare che gli anziani costituiscono una parte consistente degli utenti di tali uffici postali.

Il riferimento al fattore umano come limite e causa di disfunzione dei servizi, contenuto nella nota preliminare alla tabella, può essere condiviso se inteso come cattiva gestione del personale. A questo grosso nodo la nota destina poche righe. La Corte dei conti invece evidenzia ancora una volta come nell'ultimo decennio ad un incremento del personale dell'Amministrazione pari al 35 per cento circa faccia riscontro un aumento del solo 6,3 per cento nella produttività, in presenza, peraltro, di massicci investimenti nell'automazione e meccanizzazione del servizio. Come può verificarsi una simile situazione? Una risposta è contenuta negli stessi documenti finanziari che ci sono stati trasmessi.

Dalla lettura della tabella 11, l'Amministrazione postale appare un'azienda acefala. Su 511 unità di personale dirigenziale, i posti coperti sono solo 228, ossia il 44,6 per cento. Delle due l'una: o le tabelle organiche sono sovradimensionate, e allora 228 dirigenti bastano, oppure è inevitabile che l'Amministrazione risulti inefficiente. Non è pensabile che una azienda sia diretta in modo produttivo in assenza di più della metà del personale che dovrebbe assumere le decisioni. Certo, sappiamo che in carenza di personale dirigenziale altro personale supplisce, ma ciò non toglie che i livelli di qualificazione sono diversi e diversa è di conseguenza la ricaduta sul coordinamento e la direzione dei servizi; nè tutto ciò può essere giustificato col contenzioso e le lungaggini concorsuali.

C'è poi un altro fenomeno che si evince dalla tabella 11. Via via che si esaminano i dati numerici relativi alle qualifiche più basse del personale, il divario tra posti in organico e posti coperti si riduce e in diversi casi prevalgono i posti coperti su quelli in organico. Il dato a noi sembra rivelatore di una politica del personale attenta più alla quantità che alla qualità.

Se a ciò si aggiungono le ripetute critiche per la discrezionalità e l'assenza di regole obiettive nell'assunzione del personale delle categorie protette per lo squilibrio, autoalimentato dalla stessa Amministrazione, fra gli organici del Nord e gli organici del Sud in rapporto alla quantità di lavoro; per l'altro squilibrio, anch'esso autoalimentato, fra numero degli amministrativi crescente e numero degli operativi in diminuzione, si comprende che sulla logica dell'efficienza del servizio interferiscono e forse prevalgono altre logiche.

E sono queste altre che poi rendono necessario il ricorso a personale precario che - ci risulta - l'Amministrazione non riesce neppure a pagare.

Infine, la Corte dei conti evidenzia al 31 dicembre 1987 ben 1.586 dipendenti comandati o collocati fuori ruolo, specie presso altri Ministeri. È un numero elevato di cui sarebbe giusto che il Parlamento conoscesse qualifiche, destinazione, criteri di utilizzazione, nonché le motivazioni assunte alla base del comando o del collocamento fuori ruolo.

A noi pare che un forte recupero di efficienza dell'azienda presupponga una più rigorosa, coerente e corretta politica del personale. Non si tratta solo di incentivare, come prospetta il Ministro, i lavori meno gratificanti con l'abbattimento dei tempi di lavoro in luogo dei maggiori compensi monetari. Anche questa misura può rivelarsi deleteria se il clima complessivo non è improntato a comportamenti coerenti e a chiarezza di diritti e di doveri. Alcuni rimedi possono essere la separazione netta tra funzioni operative e funzioni amministrative, o anche la regionalizzazione di determinati ruoli. Tuttavia, gli accorgimenti non bastano se non c'è volontà di trasparenza.

Altro aspetto rilevante è quello della formazione e dell'aggiornamento. Lo sforzo che viene fatto ci sembra ancora inadeguato. Nel 1987, infatti, meno di 2.000 addetti hanno partecipato ad un corso di formazione e di aggiornamento.

Uno dei motivi ricorrenti, anche nei documenti finanziari di quest'anno, è che il processo di risanamento dell'Amministrazione è in atto. La conferma, si dice, viene dalla riduzione progressiva del disavanzo, dall'incremento delle entrate proprie e dalla riduzione dei residui. Anche la relazione del senatore Picano nella prima parte si muove su questo terreno.

A noi non sembra esistano, purtroppo, motivi di ottimismo. I residui passivi, ad esempio, alla fine dell'esercizio 1987 pari a 4.586,5 miliardi, sono più o meno equivalenti a quelli del 1986. Sempre nel 1987, i ricavi aziendali restano di 272,9 miliardi al di sotto delle previsioni. Se è vero che l'esito è migliorato di qualche punto in percentuale rispetto al 1986, è anche vero che nel 1987 i ricavi rappresentano il 72,6 delle spese correnti, contro il 74,5 realizzato nel precedente esercizio. In sostanza, nelle attuali condizioni i maggiori proventi derivanti dai servizi restano del tutto inadeguati a conseguire l'obiettivo, sia pure graduale, del risanamento previsto dall'articolo 13 della legge finanziaria del 1988. Tale articolo, come è noto, stabilisce la riduzione annua del 15 per cento dei trasferimenti 1988 al netto degli oneri impropri.

Al riguardo, è bene richiamare che il comma 22 dello stesso articolo 13 imponeva all'Amministrazione la predisposizione e l'avvio entro settembre di un piano di riorganizzazione produttiva, di miglioramento del servizio e di razionalizzazione degli organici al fine di conseguire la progressiva riduzione dei trasferimenti statali a pareggio di bilancio. Non siamo a conoscenza che tale piano sia stato avviato e quali ne siano eventualmente i tempi. Non siamo i soli a sostenere che la manovra finanziaria è inefficace per risanare l'Amministrazione postale. Lo sostiene anche una fonte insospettabile, come la stessa Amministrazione, in un voluminoso documento recentemente illustrato dal direttore generale, ingegner Panella, alla Commissione bilancio del Senato.

In esso si riconosce che l'azienda non è sana e si aggiunge che è assai problematico l'obiettivo del suo risanamento attraverso i meccanismi proposti dal disegno di legge finanziaria. Si contesta, infatti, che per «oneri impropri» sostenuti debbano intendersi solo quelli per servizi resi a tariffa ridotta o agevolata e se ne indica un'altra serie: la custodia ed il trasporto dei fondi relativi ad altre Amministrazioni dello Stato, il funzionamento della polizia postale, gli uffici a basso traffico, il trattamento di quiescenza del personale, la consegna della corrispondenza spedita da altre Amministrazioni, a fronte di rimborsi forfettari sottostimati. In tale documento si evidenzia, infine, che l'obbligo del rientro dal disavanzo non si accompagna all'effettivo potere di governo delle entrate e delle spese.

Ciò che ieri mi ha colpito nelle parole del relatore è che, fatta la premessa di rito sul processo ormai in atto di risanamento, egli stesso, riprendendo le parole quasi testuali del documento dell'Amministrazione postale, affermava che le spese per il personale sono scarsamente comprimibili, che le tariffe non possono essere elevate oltre una certa misura e che è vero che gli oneri impropri sopportati dall'Amministrazione sono davvero più numerosi di quelli che le vengono riconosciuti, per cui occorrerebbe riconoscerle maggiori trasferimenti o liberarla degli oneri impropri. Sta bene; ma allora il risanamento dov'è?

Non si tratta di concordare o di dissentire con tali considerazioni. È rilevante osservare come l'Amministrazione, che avrebbe dovuto già a settembre predisporre il piano per il rientro dal disavanzo, sia più che mai convinta che entro gli attuali limiti il rientro è impossibile, a meno che non le si consenta di elevare le tariffe o di comprimere i costi del personale oppure, alternativamente, non le si riconosca una più consistente quota di compensazione per gli oneri impropri. Di questo avviso sembra essere anche il relatore; allora, però, non si spiega il suo consenso alla tabella.

Ciò detto, è bene ricordare che anche quest'anno la Corte dei conti pone l'accento, fra le cause di disfunzione, sull'inadeguatezza della struttura ministeriale a far fronte all'espandersi del suo ruolo di programmazione, di raccordo con le aziende, di determinazione della politica tariffaria, di analisi di programmi pluriennali delle concessionarie e di verifica di scelte operative e gestionali. Insomma, la Corte dei conti ribadisce fra le righe l'urgenza della riforma del Ministero. Siamo invece al secondo anno della legislatura e la proposta del Governo in tal senso non ha ancora visto la luce.

Anche per altri settori la carne al fuoco è tanta, ma rischia di andare tutta bruciata. Mi riferisco alla riforma dell'emittenza radiotelevisiva. Le affermazioni del Ministro sui tempi lunghi necessari ci preoccupano doppiamente, sia perchè la campagna di stampa contro il servizio pubblico sembra fatta apposta per creare confusione e favorire soluzioni pasticciate, sia perchè dopo i ripetuti richiami della Corte costituzionale a legiferare non è accettabile che si mantenga a tempo indeterminato l'attuale insostenibile situazione nell'attesa che il Governo trovi un punto di incontro. Altre riflessioni possono essere sviluppate circa l'urgenza di decidere nel settore delle telecomunicazioni, sia per la separazione delle industrie manifatturiere da quelle di servizio, sia per l'unificazione fra loro delle aziende e delle concessionarie dei servizi. Anche qui occorre superare gli indugi e venire alle scelte.

SENESI. Signor Presidente, la relazione del senatore Picano contiene l'auspicio che si dia un impulso al processo di unificazione in un'unica azienda delle varie imprese operanti nel settore delle telecomunicazioni. A questo riguardo, credo sia opportuno tenere un incontro con l'associazione dei quadri di tali aziende, le quali ci hanno già fatto pervenire tutta una serie di proposte che chiaramente non sono recepite all'interno della finanziaria e solo accennate in un passaggio della relazione del senatore Picano. Poichè il nuovo assetto del settore delle telecomunicazioni è uno dei nodi principali da sciogliere, ritengo che subito dopo la discussione della finanziaria sia necessario un incontro con l'associazione dei quadri di tutte le aziende interessate al processo di accorpamento, in vista dei processi di razionalizzazione che inevitabilmente ad esso seguiranno.

Ricollegandomi poi alle considerazioni formulate dal senatore Pinna, vorrei dire che io sono fortemente preoccupata per il modo in cui viene svolto il servizio postale nelle grandi aree metropolitane e una delle cose che mi lascia più perplessa è vedere come si continui a stanziare fondi per l'acquisto di mezzi su strada per la distribuzione della posta urbana ed extraurbana, il che, considerata l'attuale situazione, è a mio parere ingiustificabile. A questo proposito è emblematica la situazione della città di Milano in cui sono stati acquistati 18 camion, quando mi risulta che non è stata istituita neanche la Commissione paritetica tra il Ministero dei trasporti e l'azienda delle Ferrovie dello Stato. Alla domanda del perchè si sceglieva il trasporto su strada anzichè quello su rotaie, i dirigenti interessati hanno risposto che le ferrovie sono inefficienti e l'azienda ha la necessità di consegnare la posta, il che non trova conferma poi nei fatti visto che una lettera impiega 8,5 giorni per essere recapitata. Pertanto, io mi chiedo che senso ha acquistare nuovi camion e perchè invece non si affronta in modo più razionale l'integrazione tra il servizio postale e l'attività delle Ferrovie dello Stato.

A Milano, ad esempio – e questa è una cosa su cui bisognerebbe riflettere – gli impianti delle poste non hanno alcun collegamento con le ferrovie, pur essendo a 100 metri dalla stazione. Per non parlare poi della nuova sede del servizio della posta aerea che si trova a 500 metri dall'aeroporto di Linate. Ebbene, i camion percorrono 4,5 chilometri per unire i due impianti perchè non esiste un cancello di collegamento con l'aeroporto. Ci dica il Ministro tutto ciò che senso ha e perchè si spende in questo modo e soprattutto quanto si spende. Io conosco solo la situazione della città di Milano, vorrei sapere cosa succede nelle altre perchè, se questo è il modello, i risparmi si possono fare in tale direzione. Per non parlare poi dei soldi che si spendono per la conseguente assunzione degli autisti; non sollevo questioni sui concorsi per dignità delle istituzioni, anche perchè, onorevole Ministro, qui si sta discutendo di operare dei tagli sui trasporti urbani, il che significa mandare a casa degli autisti, e le poste ne assumono di nuovi. Siamo dunque alla paranoia, ci troviamo di fronte ad una situazione del tutto irrazionale; io non riesco a ragionare in questi termini, è una cosa completamente al di fuori del senso comune.

Ho citato questo esempio perchè l'ho constatato di persona, ma sono sicura che girando l'Italia ne troverei degli altri analoghi. Credo invece che un servizio di recapito veramente celere nelle grandi aree metropolitane le poste potrebbero dignitosamente organizzarlo, considerato che esiste già un servizio privato di questo tipo, la cui attività, preziosissima, dovrà comunque essere regolamentata. È tempo quindi che le Poste comincino a ragionare in modo più coerente e razionale, anche perchè il servizio privato, che per ora è insostituibile, viene pagato dai cittadini profumatamente.

**POLLICE.** Signor Presidente, non ho molto da aggiungere a quanto detto dai colleghi che mi hanno preceduto, vorrei solo porre al Ministro delle questioni. Prima di tutto vorrei però dire che condivido le osservazioni fatte dalla senatrice Senesi, perchè molte delle questioni che lei oggi solleva lo erano già state in passato e la visita che lei ha fatto agli impianti di Milano l'ho fatta anch'io più volte.

La cosa che però attualmente più mi preoccupa, signor Ministro, è di conoscere i tempi necessari per l'avvio di un progetto di unificazione, sotto l'egida dell'IRI, di tutte le strutture che fanno capo all'Azienda di Stato per i servizi telefonici. Essa infatti rischia di diventare un'«araba fenice», è una vicenda che sta sempre lì per essere definita, decisa, ma che non vede mai una conclusione. Ho sollevato tale questione perchè mi sembra strana la politica del Ministero al riguardo. Ho visto, ad esempio, che sono stati indetti dei concorsi per dirigente presso la ASST, ed allora mi domando e le domando come si fa a bandire dei concorsi per un'azienda che, stando a quanto dice il Ministero, tra alcuni mesi dovrà chiudere ed essere riorganizzata in una struttura più ampia, con un utilizzo del personale che viene da varie esperienze. Questi sono i pasticci che io considero più gravi in assoluto, perchè, nonostante gli sforzi che il ministro Mammi fa per il miglioramento del servizio e la sua razionalizzazione, vi sono poi delle cose che gridano vendetta e che non hanno alcuna giustificazione.

Per quanto riguarda le questioni sollevate dalla senatrice Senesi, debbo dire che esse sono molto più gravi di come il suo intervento così pacato potrebbe far credere. In proposito, ritorno per la seconda volta su una vicenda che il Ministro dovrebbe conoscere bene, quella dell'impianto

pacchi «Farini» di Milano, perchè da quando ho sollevato la questione l'anno scorso ad oggi vi è stato un «piccolo» incidente: esso è stato completamente distrutto da un incendio. Ma, poichè l'esperienza non conta nulla, è stato ricostruito pari pari come era prima, secondo la stessa logica di un impianto pacchi su una altezza di 5 piani. Siamo al ridicolo perchè se si vogliono spendere soldi si può anche fare, ma questi sono proprio buttati, perchè o c'è una torta da dividersi con l'impresa di costruzioni o non si giustifica la ricostruzione di un impianto con le stesse caratteristiche di rischio per i lavoratori, di inefficienza sul piano tecnico, di insicurezza e di rischio per la gente. Chiudo la parentesi perchè non è il caso di parlare di questi aspetti, ma vorrei segnalare che a volte questi fenomeni sfiorano l'impudenza.

Per quanto riguarda invece la situazione complessiva, vorrei conoscere alcuni dati, che non rinvengo, legati al rischio di una privatizzazione del servizio. Il fenomeno della consegna a domicilio nelle grandi città ha ormai assunto una dimensione gigantesca. Vorrei sapere se e quanto è aumentato o diminuito il lavoro del servizio postale in relazione alla consegna privata della corrispondenza. Vorrei anzi che al proposito si svolgesse un'indagine, un'inchiesta, non su scala nazionale, ma su un campione di grandi città dove interagiscono queste agenzie private sul lavoro svolto dalle poste: le città potrebbero essere Milano e Roma.

Un'altra questione dove l'Amministrazione postale rischia di essere praticamente inutile è quella cui faceva riferimento la senatrice Senesi, riguardo al servizio di recapito a mezzo del trasporto aereo. Non riesco a comprendere le scelte del Ministero. Già l'anno scorso avevo sollevato la questione dei camion ed il Ministro mi aveva risposto che avrebbe affrontato quest'anno seriamente il problema; oggi risulta che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha comprato altri camion più veloci e moderni. Poi ci si meraviglia se le statistiche del trasporto merci ferroviario evidenziano una costante diminuzione, anno dopo anno. Se anche l'Amministrazione postale si affida al trasporto su gomma o addirittura aereo, è chiaro che il servizio pubblico ferroviario entra progressivamente in crisi. Questa non è una curiosità, ma l'effetto perverso di una politica che non solo non migliora il servizio postale - perchè non si può sostenere certo una cosa del genere - ma lo appesantisce di gran lunga.

Se la media della consegna di una lettera è ancora quella di 8 giorni e mezzo (a distanza di un anno il dato è rimasto invariato), non si comprende quali sono gli indirizzi precisi e le strategie della politica in questo settore.

PINNA. Senatore Pollice, il dato dall'anno scorso è peggiorato: si è passati da 5 a 8,5 giorni per la consegna di una lettera.

POLLICE. L'ultima questione sulla quale vorrei richiamare l'attenzione del Ministro riguarda la mobilità del personale. In particolare vorrei conoscere quali sono le funzioni svolte dai comitati di trasferimento. Questi esistono solo perchè tutti i meridionali che lavorano a Torino o a Genova vogliono tornare al Sud? Certamente è anche così, perchè i meccanismi dei concorsi sono legati a logiche di questo tipo per la partecipazione massiccia soprattutto dei giovani, e non solo giovani, meridionali disoccupati da anni. Questi partecipano ai concorsi, li vincono e sono spediti a Milano, Torino, Venezia, Genova; ma in realtà l'unica preoccupazione, come mettono piede nel posto dove hanno vinto il concorso, è quella di tornare nel luogo

d'origine anche se esiste il famoso vincolo dei 5 anni. D'altra parte, con lo stipendio di un milione o di un milione e duecentomila lire al mese è difficile vivere per questa gente soprattutto in una grande città. Allora si inventano le lunghe malattie: pensate che ci sono addirittura dei turni per le malattie. signor Ministro, la prego di andare qualche volta a controllare di persona per queste cose, perchè i dipendenti delle poste - come di altre amministrazioni statali - programmano anche le malattie!

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Lo so bene, senatore Pollice, ma, come specificherò più precisamente in seguito, questa materia è stata disciplinata dal provvedimento di accompagnamento che sarà presto approvato dalla Camera dei deputati.

POLLICE. Tornerò dopo a parlare della legge di accompagnamento, perchè adesso non ne conosco i contenuti. Per quanto riguarda ora la discussione sul bilancio, devo dire chiaramente che la disciplina del personale deve essere affrontata in maniera radicale. Bisogna ad esempio stabilire il principio che dal gennaio 1990 i concorsi saranno regionali. Certo questo penalizzerà alcune zone del territorio nazionale, ma non può continuare la situazione attuale. Oggi, con il blocco dei 5 anni e le liste di trasferimento gestite dai sindacati, si inventano i trasferimenti provvisori che poi diventano trasferimenti definitivi. E chi accede al trasferimento provvisorio? Chi è raccomandato dal sindacato o dall'amministrazione. E poi ci si lamenta del disservizio, dello stato di malessere generale del personale e delle lotte selvagge! Non può che essere così. Anzi, non so quando esploderà la situazione a Milano, ma i comitati di trasferimento stanno riprendendo in questi giorni le iniziative e c'è gente che da 10 anni è in graduatoria e si vede scavalcata da chi lo è da 1 o 2 anni. Il personale risente complessivamente di questa situazione. Non so se devo richiederlo attraverso un'interrogazione o se il Ministro è in grado di fornirmi il dato magari nella replica; ma vorrei conoscere la situazione dell'organico del personale, compartimento per compartimento.

Non si riesce mai a capire quali sono le piante organiche. Tanto per fare un esempio, so che a Bari ci sono più posti di quelli che necessitano. Questo è legato al fatto che alcuni Ministri provenivano da quella regione? Forse è solo una delle solite battute che circolano nel nostro paese, ma il rischio è reale. Quando si parla di ripresa, di ammodernamento, di efficienza, di telematica mi viene da ridere se penso che poi il servizio postale è ad un livello di Terzo mondo in quasi tutte le città. Poi magari a Milano vengono acquistate delle macchine ultramoderne: sono andato a vederle alcuni giorni fa ed ho constatato che sono ferme perchè non è stato rinnovato l'appalto per la manutenzione e perchè non ci sono i tecnici *in loco* in grado di farle funzionare.

Soltanto andando a verificare di persona la reale situazione ci si può rendere conto che l'intero apparato è farraginoso. Si lavora per la privatizzazione del servizio? Per le ferrovie la tendenza appare questa con la nomina di Schimberni; non so chi potrebbe essere mandato a dirigere le poste italiane. Certo, questo comparto non presenta problemi di dimensioni pari a quelli delle ferrovie, ma si sta avvicinando a quei livelli.

Non conosco le prospettive e gli obiettivi che si intendono perseguire. Però, nonostante gli sforzi e nonostante la buona fede - che non escludo mai

- far decadere il servizio pubblico postale, in questo modo significa avviarsi su una strada ben determinata. Si abbia almeno il coraggio di dirlo a chiare lettere!

ULIANICH. Ringrazio il senatore Picano per la sua relazione, che costituisce una traccia rilevante per il nostro dibattito, avendo egli puntualizzato con estrema chiarezza alcune tematiche attorno alle quali ruota il bilancio del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Certo, resto un po' perplesso nel leggere, nella relazione che introduce lo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, quella formula sacrale su cui ho già avuto modo di soffermarmi in altre occasioni e che è la seguente: «In attesa che la riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni provveda a modificare le strutture interne, l'Amministrazione intende assumere, in via immediata, iniziative di riorganizzazione produttiva». Ebbene, proporrei volentieri una tesi di laurea, con annessa ricerca, sulla presenza dell'espressione: «in attesa che» nella legislazione italiana dell'ultimo quarantennio. Penso che potrebbero essere scritti diversi volumi al riguardo.

Si tratta, per lo più, di attese tuttora irrealizzate.

Signor Ministro, non credo si possa sorridere di fronte a problemi come questi. Ci passano davanti gli stati di previsione di molti Ministeri e per ognuno di essi si sente dire che la situazione è grave e non si riesce più ad andare avanti, che occorre una ristrutturazione. Ebbene, anche il termine «ristrutturazione» è diventato un termine ideale; del resto, non si sa quando si riuscirà a vedere l'avvio di questa ristrutturazione di cui tanto si parla.

Da chi dipende tutto questo? Non sono proprio riuscito a capirlo.

Ieri abbiamo esaminato lo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici e ci siamo sentiti dire dal Ministro che è necessaria una ristrutturazione, una ridefinizione degli ambiti di competenza. Il Ministro dei trasporti ci ha detto la stessa cosa; lo stesso dicasi per il Ministro della Marina mercantile. Allora, qual è questa entità quasi metafisica che impedisce alla storia di evolversi secondo direttrici umanamente comprensibili? Che nome dare a questo genio cattivo che blocca le intenzioni positive e del Governo e del Parlamento? È un problema che mi tormenta. Vorrei capire, non ci riesco. Di rinvio in rinvio, comprendo solo la logica del rinvio e quella dell'attesa. Cosa si può fare per cambiare questa tendenza? Da chi dipende tutto questo? Dal Parlamento, dal Consiglio dei Ministri, da tutti e due? Per quale motivo non si avvia nessuna riforma della Pubblica amministrazione?

La seconda osservazione che vorrei proporre si ricollega al fatto che ormai da molto tempo si leggono nelle relazioni introduttive al bilancio, che dovrebbero servire a dare delle chiarificazioni, riferimenti alla prosecuzione ed al completamento dei programmi, già avviati, di meccanizzazione. Si legge infatti nella relazione introduttiva allo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni: «La concreta attività è rivolta alla prosecuzione e al completamento dei programmi avviati di meccanizzazione dei processi lavorativi e di automazione dei servizi e delle attività amministrative». Sono formule che si leggono ormai da anni. Quelli tra noi che hanno oltrepassato una certa età ricorderanno le macchine che si mettevano in moto girando una manovella e che partivano solo dopo essere state avviate in questo modo. Ora, mi chiedo: se l'avviamento deve occupare un periodo piuttosto limitato, come fa ad estendersi per anni? È una

dimensione logica che mi sfugge, che non trova posto nel mio vocabolario mentale. È un modo di parlare «politichese» che non mi soddisfa affatto, perchè non mi dice assolutamente nulla.

Non riesco proprio a capire a che punto siano l'avviamento e la prosecuzione, cosa sia stato fatto con l'avviamento e cosa debba essere ancora fatto per realizzare i nuovi impianti. È una domanda che rivolgo sia al Ministro che al relatore.

Sempre nella relazione introduttiva allo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni si legge: «Il completamento dei processi di meccanizzazione ed il successivo effetto sinergico accanto all'adozione dei sistemi operativi ad alta tecnologia (uffici postali elettronici e posta elettronica) completeranno il quadro di riferimento sul quale far leva per il rilancio dell'Amministrazione ed un recupero di produttività». Mi diverto molto, sul piano filologico, a leggere queste proposizioni che non ha scritto certamente lei, signor Ministro, che è persona troppo intelligente per aver redatto un documento del genere. Lei sarebbe stato molto più asciutto e più vero. Le suggerisco, pertanto, di dare disposizioni a coloro che redigono le introduzioni ai bilanci affinché siano veritieri fino in fondo ed anche precisi, poichè il Parlamento ha bisogno di conoscere con esattezza i problemi e la loro dimensione. Altrimenti, la discussione sul bilancio diventa veramente un rito, con la maggioranza che parla in un certo modo e l'opposizione che parla in modo diverso e, alla fine, tutto resta come prima.

È questo il motivo per il quale le do suggerimenti che, pur partendo da un banco dell'opposizione, tendono a portare un minimo di chiarezza all'interno dei documenti contabili.

PICANO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442*. C'è anche una tabella esplicativa.

ULIANICH. Io ci vedo solo delle cifre e vorrei che il relatore mi spiegasse cosa esse significino esattamente, cosa si riesca, in pratica, a capire dalla loro lettura. Serve solo a far comprendere quanto si è speso ogni anno, ma non dà una risposta agli interrogativi che mi sono posto e che ho posto al Ministro.

Mi sono già soffermato lo scorso anno, signor Ministro, sugli interventi del suo Dicastero a favore del Mezzogiorno.

Emerge dalla relazione dell'amico e collega Picano che vi è un notevole impegno dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a promuovere e ad agevolare l'espansione dell'attività industriale nel Mezzogiorno, inserendosi nel quadro degli sforzi che il paese sta compiendo per potenziare ed espandere il processo di intervento nelle aree economicamente meno sviluppate, in particolare attraverso la riserva del 40 per cento delle commesse ad industrie ed imprese artigiane locali. Questa proposizione è chiara, ma cosa significa in concreto essendo questa una dizione molto generale? In quali settori vi muovete di preferenza e come vi inserite nel contesto degli interventi programmati per il Mezzogiorno? Esiste un piano a questo riguardo? L'allegato n. 16 della tabella 11 al nostro esame riguarda in modo specifico la riserva in favore del Mezzogiorno delle spese in conto capitale, ma anche dalla lettura di queste cifre non si ha una visione chiara. Infatti, si legge: «Capitolo 501 - Acquisto di terreni, eccetera», «eccetera»

significa «altre cose», ebbene quali sono queste altre cose? Io vorrei in merito una specificazione che sia senza alcuna sbavatura perchè qui leggo: «Stanziamento con riserva percentuale diversa: 70.000.000.000 - Note giustificative: parte della riserva non oggettivamente localizzabile per impegni pluriennali».

Dunque, ci troviamo di fronte ad una parte della riserva che non è oggettivamente localizzabile. Cosa significa questo? Oggettivamente significa che *in re*, cioè in maniera evidentemente precisa, non è localizzabile.

Questo per quanto riguarda la prima voce. In merito alla seconda leggiamo: «Capitolo 502 - Acquisto, costruzione, eccetera». Ma guardate la bellezza di questo «eccetera» perchè vi lascia immaginare tutto quello che voi desiderate in quanto «eccetera» significa «e tutto il resto». Ma io mi chiedo, signor relatore, se veramente questa sia una maniera corretta di procedere perchè, se andiamo a vedere, in tutti i capitoli si ha sempre un «eccetera». Ebbene, a mio parere, questo modo di procedere non è esatto; direi, non è scientifico. Desidererei che nei bilanci dello Stato entrasse l'univocità scientifica. Vale a dire, una dizione deve essere univoca ed altrettanto deve accadere in merito alla cifra corrispondente. Il bilancio deve essere trasparente e gli interrogativi che pongo evidentemente sorgono perchè anche questo allegato non è affatto chiaro ai fini di una comprensione immediata.

PICANO, *estensore designato per il rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442*. Mi scusi, senatore Ulianich, ma nell'allegato da lei citato vengono riportati in forma abbreviata i titoli dei capitoli che per esteso si trovano nelle pagine della tabella.

ULIANICH. La ringrazio, senatore Picano, per questa precisazione, vado subito a rendermi edotto perchè riconosco ufficialmente la mia profonda ignoranza e desidero imparare. Dunque, al capitolo 501 leggo: «Acquisto di terreni, acquisto e costruzione di fabbricati ad uso degli uffici e dei servizi postali, telegrafici e radioelettrici. Acquisto ed installazione dei relativi impianti e attrezzature fisse. Costruzione sedi per impianti dopolavoristici e relative attrezzature fisse». Ebbene, qui sono riportati dei titoli, a me in un libro i titoli non piacciono, mi interessa il loro svolgimento. Queste cose le ho dette già in occasione di altre discussioni sul bilancio; quello che in sostanza desidererei sapere - questo è il senso della mia domanda di prima - è dove sono localizzate queste opere, in quanto vorrei capire se sono realmente necessarie proprio là dove vengono realizzate o se non si tratti di doppioni o di sprechi. Il Parlamento deve essere in grado di saperlo perchè è chiaro che da un rinvio ad un altro abbiamo semplicemente dei termini che sono generali e non si arriva guicciardinamente «allo particolare», che è quello che dovrebbe servire per capire davvero. Un'altra domanda che vorrei porre al Ministro è la seguente. Io leggo qui - e lo sapevamo - che il personale delle poste e delle telecomunicazioni non afferisce quanto a pensioni all'ente previdenziale, ma ne usufruisce in proprio. Ora questa mi pare una anomalia. Ed allora desidererei sapere che cosa si sta facendo o che cosa si è fatto in questo settore, in quanto non mi pare giusto che vi siano Ministeri che debbano in proprio ottemperare anche al trattamento di quiescenza. Questa incombenza dovrebbe valere per tutti o per nessuno. Il fatto che si tratti di una azienda autonoma non giustifica tale stato di cose,

considerato che, ad esempio, le Ferrovie dello Stato non seguono tale regime.

E vengo, signor Ministro, ad una terza questione. Dissi l'anno scorso che le lettere impiegano una settimana, quindici giorni ed in alcuni casi mesi per arrivare da Milano a Napoli. È capitato a me; si tratta di un caso personale, forse di un'eccezione. Il Ministro allora rispose che il tempo medio di recapito della corrispondenza era di 5 giorni, oggi invece ci dice che è di 8,5 giorni. In un anno quindi il tempo di recapito si è allungato di 3,5 giorni. Andando avanti di questo passo tra dieci anni, signor Ministro, cosa succederà? Queste sono battute, ma nascondono una situazione di estrema gravità.

È vero infatti che la corrispondenza sta diventando sempre meno un mezzo di comunicazione perchè il telefono sta in gran parte soppiantandolo. Desidererei tuttavia sapere quale incidenza svolgono questi ritardi sul fatto che le stampe - è possibile al riguardo, signor Ministro, una conferma statistica? - si stanno moltiplicando in modo vertiginoso, usufruendo di quella riduzione di tariffe che fa sì che si invii un numero sempre maggiore di corrispondenza - stampe. A questo riguardo si deve intervenire. Non si può andare avanti in questo modo. Basta assistere allo scarico di un vagone postale ad una delle tante stazioni per constatare quanti pochi siano i pacchi della corrispondenza rispetto ai vagoncini pieni di stampe.

Ebbene, se le cose stanno in questi termini, si deve ovviare in qualche modo alla situazione; non la si può lasciare proliferare. A mio avviso, un primo passo in questa direzione dovrebbe essere quello dell'aumento delle tariffe attualmente molto ridotte. Un freno è necessario, non si può andare avanti così. La corrispondenza ha una funzione importante e poi bisogna disincentivare l'inflazione delle stampe, che inonda ogni cosa. Noi ne abbiamo una particolare esperienza qui in Senato. Occorre dunque tagliare in maniera estremamente decisa. Del resto, lo scorso anno il Ministro aveva risposto ad una mia osservazione, sostenendo che la fase critica è rappresentata dal servizio di recapito. Nel 1989 permarrà ancora la fase critica? Quali risultati abbiamo raggiunto su questo piano nel 1988? È una domanda che gradirei il Ministro tenesse presente nella sua replica.

Ho cercato di evidenziare alcuni problemi un po' in tono scherzoso, spero di non aver offeso nessuno. Mi auguro anche di non aver usato un piglio troppo professionale; il mio voleva essere un intervento un po' ludico per alleggerire la pesantezza di alcune nostre sedute. Tuttavia, signor Ministro, è la sostanza di tali problemi che desidererei lei affrontasse nella sua risposta.

GIUSTINELLI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, non mi soffermerò sulla descrizione, ormai abbastanza rituale per questa Commissione, delle cose che non vanno nell'Amministrazione postale; d'altra parte lo hanno fatto egregiamente i senatori che mi hanno preceduto. Devo soltanto limitarmi a constatare come il nostro dibattito si basi sulle relazioni presentate dall'Amministrazione postale, relative alla tabella in esame. Non me ne voglia il relatore, ma le note che abbiamo letto presentano un non so che di positivo rispetto all'anno passato; di conseguenza sulla carta appaiono sempre nuovi risultati sia in termini finanziari che di effettivo miglioramento dei servizi, salvo poi dover constatare l'esatto contrario nella realtà.

Mi voglio soffermare soltanto su un giudizio espresso dal ministro Mammi, a mio avviso molto drastico e pesante, in una recente intervista rilasciata al quotidiano «La Repubblica». Se non erro, il titolo che il giornale premise a quell'intervista e che attribui ad un'espressione del Ministro era il seguente: «E così cambierò le poste».

MAMMI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Dei titoli dei giornali non si è mai responsabili. Per aver detto di voler fare una legge sono diventato sceriffo.

GIUSTINELLI. Cito quel titolo soltanto per rendere evidente il mio ragionamento e per porre soprattutto all'onorevole Ministro alcune domande le quali, nel mare immenso dei problemi dell'Amministrazione postale, vogliono avere l'esclusivo obiettivo di focalizzare la nostra attenzione, se possibile, su alcune questioni che ritengo fondamentali.

Naturalmente ricordo, così come penso tutti i colleghi, le dichiarazioni che il Ministro ha avuto occasione di fare in analoga occasione nella nostra Commissione. Il primo punto al quale intendo riferirmi è il seguente. Esiste un grosso problema aperto, che è quello della riforma del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. A me sembra che questo aspetto stia sempre più scivolando in un ambito che potremmo definire opzionale rispetto ai precisi impegni assunti per legge. Non dobbiamo assolutamente dimenticare che da questo punto di vista il Governo ormai si avvicina ad un ritardo di circa 6 anni rispetto ad un obbligo sancito della legge.

Negli anni passati ci si è detto che il relativo disegno di legge era alla fase del famoso concerto degli altri Ministeri interessati, ma che sostanzialmente era pronto. Io invece ho la sensazione che qui, più che il concerto, manchino elementi di indirizzo in ordine alle politiche e alle strategie di fondo che si intendono attuare. Quindi penso che ci si muova ancora in un ambito piuttosto indeterminato. Onorevole Ministro, tenendo presente la richiesta che lei fece l'anno scorso (quando disse che c'era la grande urgenza nazionale della legge di riforma dell'emittenza radiotelevisiva, rispetto alla quale lei chiedeva di poter lavorare per poi affrontare altri problemi), ora le chiedo quali indirizzi intende affermare per dare alla riforma del settore delle poste l'impulso del quale oggettivamente in questo momento si avverte la forte necessità.

La seconda domanda che intendo rivolgerle, signor Ministro - e mi perdonerò se procedo per schemi. Ma credo che il senso delle questioni sia molto chiaro, avendolo già esplicitato il senatore Pinna - riguarda la richiesta che nel corso degli ultimi anni il Gruppo comunista ha più volte avanzato riguardo ad una puntuale relazione da parte del Ministero in ordine all'attuazione della legge n. 39 del 1982. Devo dire che per due volte l'onorevole Gava si dichiarò disposto a presentarci tale relazione; anche lei si è dichiarato tale e lo ricordo non per recriminare ma per sottolineare come tale questione non possa essere più rinviata.

Le ragioni sono molto semplici: con il disegno di legge finanziaria in esame vengono stanziati 1.105 miliardi per l'attuazione di quella legge. Il Gruppo comunista non è contrario ad un provvedimento volto ad affrontare la questione della modernizzazione ed a risolvere anche acuti problemi sociali, come quello degli alloggi dei dipendenti; però riteniamo che la prassi ormai consolidata, che porta ogni anno ad un notevole incremento dei fondi

per l'attuazione di quella legge, debba essere preventivamente preceduta da una valutazione di merito.

In sostanza chiediamo di conoscere la valutazione che il Ministro ha compiuto per l'attuazione degli interventi previsti nella legge n. 39. Sappiamo, ad esempio, che tale attuazione è graduata per quella legge in maniera abbastanza difforme da settore a settore. Alcuni interventi che sono già stati realizzati hanno dato esiti negativi e ci sono alcuni centri di smistamento che funzionano a ritmi ridottissimi o non funzionano affatto. Quindi ci chiediamo se è giusto continuare a destinare grandi risorse per queste finalità, senza che nel frattempo venga compiuta una valutazione preventiva e successiva dei risultati che sono stati conseguiti con gli interventi fin qui effettuati.

Non nascondiamoci dietro un dito: negli anni passati abbiamo portato avanti un certo tipo di polemiche sui criteri che hanno presieduto la gestione degli appalti da parte dell'ITALPOSTE e sui costi che a consuntivo sono stati evidenziati. Tanto per fare un esempio, mentre i decreti ministeriali per l'edilizia pubblica residenziale presentano determinati costi base a metro quadrato, per questo tipo di edilizia tali criteri non vengono assolutamente rispettati dall'ITALPOSTE, tanto è vero che vi è addirittura un raddoppio o una triplicazione dei costi di base. Non credo che sfugga al Ministro il fatto che l'ITALPOSTE sia un soggetto imprenditoriale, per non dire altro, frequentemente agli onori della cronaca.

Se ne è parlato anche di recente, quando sono state affrontate questioni che interessavano un ex rappresentante del Governo.

Ritengo che il modo migliore per fare chiarezza sia proprio quello da noi prospettato, prescindendo da ogni illazione o da ogni considerazione impropria in questa sede. Sollecitiamo, pertanto, il Ministro a riferire puntualmente a tale riguardo, atteso che il nostro Gruppo non è affatto soddisfatto della relazione «burocratica» allegata allo stato di previsione del Ministero delle poste. Le chiediamo dunque, signor Ministro, se non ritenga opportuno fissare una scadenza e dare corso rapidamente a questo impegno, tenuto conto che, purtroppo, abbiamo la possibilità di soffermarci sui problemi che investono il settore delle poste e delle telecomunicazioni soltanto in occasione dell'esame dei documenti finanziari, in quanto la materia, tra un bilancio e l'altro, cade nel dimenticatoio.

Come già ricordavano i colleghi Pinna e Pollice, la politica delle telecomunicazioni fa emergere un contrasto tra le scelte afferenti la legge n. 39 del 1982 e l'assenza di una politica chiara. È ormai da anni al centro dell'attenzione il cosiddetto polo delle telecomunicazioni, connesso al ruolo dell'IRI nella gestione del comparto e alla costituzione della cosiddetta Superstet. Sono, questi, problemi dalla cui soluzione dipenderà molto probabilmente il futuro della posizione dell'Italia in Europa e nel mondo. Ci sono, infatti, paesi, come gli Stati Uniti e il Giappone, che stanno attuando investimenti di grande portata nel settore. A tale riguardo il Gruppo comunista ha già avanzato a suo tempo una proposta tendente a separare le attività manifatturiere - da affidare all'IRI - da quelle gestionali, che andrebbero invece affidate ad un soggetto rinnovato, dotato di una struttura agile e capace di svolgere un ruolo di indirizzo, di programmazione, di coordinamento e di controllo più incisivo anche rispetto all'azienda postale. Un Ministero che sia, in sostanza, in condizione di uscire dalla situazione di «minorità» che oggi lo caratterizza per alcuni aspetti e che sia in grado di

decidere di più e meglio con riferimento alla stessa azienda postale, la cui riforma costituisce uno dei punti cruciali da affrontare.

Come sappiamo, il servizio postale è diffuso su tutto il territorio nazionale. Sarà inevitabile porre mano alle divergenze che caratterizzano attualmente la struttura e la gestione dei 14.000 uffici locali. Ritengo, infatti, importante, soprattutto in vista della scadenza del 1992, far fronte alle esigenze di rinnovamento (che peraltro dovranno interessare anche il settore bancario) poste dal servizio di bancoposta, che dovrebbe essere sviluppato e potenziato nell'ottica della costituzione di una grande banca nazionale moderna. Occorrerà, cioè, fare del servizio postale una sorta di sportello bancario. Del resto, sempre in vista della scadenza del 1992, nessuna banca - né italiana, né europea - sarebbe in condizione di erogare all'utente un servizio così capillare e diffuso come quello che potrebbe essere erogato dalle Poste.

È chiaro che questo progetto di innovazione, di trasformazione e di definizione di una nuova politica del settore presuppone decisioni immediate. Mi rendo conto che una scelta del genere può dare fastidio a qualcuno. Occorrerà, inoltre, provvedere anche ad un adeguato reperimento di risorse.

Per quanto riguarda la questione dell'emittenza radiotelevisiva, non aggiungerò molto alle considerazioni a suo tempo da me esposte nel corso dell'esame del provvedimento di riforma. Mi limiterò dunque ad esprimere una lamentela, anche nei confronti della stessa Commissione. È vero che il Regolamento del Senato non prevede, nel corso della «sessione di bilancio», la possibilità di esaminare disegni di legge che comportino spese o siano comunque legati alle entrate. Tuttavia, mi sembra che il problema non stia proprio in questi termini. Nei mesi scorsi ci siamo trovati di fronte ad una maggioranza che scalpitava. Prima delle ferie estive abbiamo ascoltato la relazione del senatore Golfari; sembrava quasi che il periodo estivo costituisse un ostacolo all'immediato varo della riforma. Successivamente, vi è stata però una seconda relazione sul provvedimento, preceduta da alcune audizioni effettuate dalla Commissione, la quale ha ascoltato 36 delegazioni. Ebbene, l'iter della riforma ha finito per bloccarsi. Gli unici interventi sono stati quelli dei rappresentanti dell'opposizione, in quanto sembra che la maggioranza sia tuttora in attesa di «lumi» da parte dei propri vertici.

Ritengo opportuno fare chiarezza in proposito. Chiedo pertanto al rappresentante del Governo se vi siano novità a tale riguardo. In sostanza, le chiedo, signor Ministro, se dovremo attendere il discorso che l'onorevole Craxi farà domani, e che è stato già preannunciato con grande clamore, a chiusura del convegno socialista sull'emittenza pubblica e privata oppure se siano emersi elementi o fatti che debbono essere ricondotti alle legittime competenze in materia e che possono essere chiariti fin da questo momento. Mi limito quindi a sottolineare in questa sede la necessità di porre mano con urgenza alla riforma del sistema radiotelevisivo.

Credo inoltre che la stessa Presidenza della Commissione debba riconsiderare la scelta a suo tempo compiuta di interrompere la discussione generale, riaprendola e portandola a conclusione quanto prima in modo da poter riprendere, dopo la pausa di fine d'anno, l'esame del provvedimento partendo già dall'articolato.

Ho già dato atto a suo tempo al presidente Bernardi dell'atteggiamento che egli stesso ha tenuto. Ora, sarebbe estremamente pregiudizievole, a mio

avviso, se si registrasse un mutamento di tendenza rispetto alla situazione attuale. Fin qui le nostre domande, signor Ministro, ed io concludo ponendole due brevi questioni, che sono legate alla contingenza, ma che comunque possono essere esse stesse ricondotte alla situazione di carattere più generale.

La prima questione è la seguente. A me risulta che nel corso di quest'anno, da parte dell'Amministrazione delle poste, siano stati assunti numerosi precari in tutta Italia e che, in particolare, essi sono stati destinati ad attività di ripartizione della posta, magari per decongestionare le situazioni delle aree metropolitane. Questi stessi precari, che spesso sono giovani alla prima occupazione o in attesa di occupazione, soltanto recentemente, grazie ad una decisione del Ministro, hanno potuto ottenere il pagamento degli stipendi da giugno a settembre. A me risulterebbe che questa decisione, che tra l'altro ha riguardato soltanto lo stipendio base e non le competenze accessorie, sia stata possibile ricorrendo ad una autorizzazione in conto sospesi. Bene ha fatto il Ministro a procedere in questo modo, però - secondo me - bisognerebbe fare in modo che chi lavora percepisca regolarmente tutto lo stipendio e non soltanto una parte di esso. Bisognerebbe inoltre capire anche se questa modulazione degli interventi non rientri in una tattica che noi abbiamo più volte denunciato nell'ambito dell'azienda postale, quella cioè di presentarci un preventivo che prevede determinate cifre che, tutto sommato, consentono di poter dire che vi sono stati dei risparmi, salvo poi ignorare completamente il discorso a consuntivo, le variazioni che nel frattempo sono intervenute, gli aggiustamenti che ogni anno l'azienda postale è chiamata a fare.

Vi è poi un'altra questione che riguarda i lavoratori degli appalti postali, che sono numerosissimi. Io ho sotto gli occhi una lettera inviata dalla FILT della Toscana in cui si dice che soltanto in quella regione ve ne sono 3.000. Ebbene, questi lavoratori sollecitano l'approvazione da parte del Parlamento del disegno di legge n. 3670-ter, con particolare riferimento all'articolo 24-bis concernente il piano quinquennale del Ministero, per disciplinare l'assunzione in gestione diretta da parte dello stesso Ministero di ben 136 servizi oggi in appalto su tutto il territorio nazionale, per un totale di 3.500 dipendenti. Ora, signor Ministro, la domanda è la seguente: poichè questi lavoratori denunciano una situazione intollerabile di precarietà, di incertezza legata al fatto che in certi momenti sono sottoposti a ricatti, cosa si intende fare al riguardo?

**Presidenza  
del Presidente BERNARDI**

VISIBELLI. Signor Presidente, debbo ancora una volta ribadire la nostra protesta per il modo frettoloso con cui ci apprestiamo ad analizzare i documenti contabili e le direttive politico-economiche che così pesantemente andranno ad incidere sull'andamento della vita del nostro paese. Siamo costretti ancora una volta a trarre spunto per i nostri interventi dalla scienza e dalla aneddotistica di ognuno di noi, facendo spesso riferimento al «particolare». D'altro canto, salvo qualche apprezzabile eccezione, non

potrebbe essere diversamente per documenti che vengono licenziati dalla Camera il 25 novembre e trasmessi al Senato il 28, che sono dunque ancora umidi di inchiostro e francamente, pur concedendo che siamo in seconda lettura, rimaniamo convinti che quella odierna è una cerimonia annuale non molto gratificante per noi. Essa è più che altro una passerella per dare la stura alla *summa* delle problematiche del settore, mentre sarebbe indispensabile - bisognerebbe fare un emendamento in questo senso - cambiare radicalmente tale modo di procedere.

Noi, in merito alla proposta di esprimere parere favorevole sul rapporto da inviare alla 5<sup>a</sup> Commissione, contenuta nella relazione del senatore Picano, esprimeremo parere contrario. Non mi dilungherò più di tanto nell'elencazione delle pur numerose *défaillances* del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni. Questo bilancio, infatti, signor Ministro, al di là della schizofrenia delle cifre, è infatti sostanzialmente riprodotto di quello degli anni passati. Non ricaviamo alcun segno di cambiamento, la sola vera novità è la decisione del Ministro di esporre pubblicamente lo stato di inefficienza in cui versa l'Amministrazione postale, questo gigante dai 13.000 uffici. Egli è d'altra parte in buona compagnia e, al riguardo, voglio richiamare all'attenzione dei colleghi l'audizione, svoltasi recentemente presso la 5<sup>a</sup> Commissione, di Roberto Panella, direttore generale delle poste. Egli disse che «per contenere il disavanzo del 1989, entro i limiti previsti dalla legge, sarà necessario un aumento delle tariffe dell'8,9 per cento dal maggio del prossimo anno, oltre ad altri incrementi di entrate. Tutto ciò - ha spiegato Panella - è necessario a causa della valanga di oneri impropri di cui devono farsi carico le poste». Queste dichiarazioni hanno acceso la mia curiosità ed alla fine ho scoperto che il discorso sugli oneri impropri e tutta la problematica ad essi relativa era contenuta in una relazione avente per oggetto «Problematiche finanziarie e gestionali relative all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni», una pubblicazione ponderosa, completa, esaustiva, dal punto di vista dell'apparato, dell'argomento. Questo volume però, presentato a settembre, non è mai pervenuto a questa Commissione, essendosi fermato presso la Commissione bilancio e programmazione economica del Senato della Repubblica.

Ebbene, diceva il dottor Panella a questo proposito: «Un'infinità di vincoli rallentano o addirittura paralizzano l'attività dell'azienda e per capire la vera natura del suo passivo e per identificare i veri punti di equilibrio tra entrate e uscite è necessario far riferimento alla stessa conduzione aziendale e alle contraddizioni delle leggi che intralciano la sua guida economica». L'elenco delle cose da risolvere e da affrontare è lungo e Panella lo ha spiegato punto per punto: la stessa direzione delle Poste parla esplicitamente di «oneri impropri» che devono essere sostenuti dall'Amministrazione. Ecco alcuni esempi. Il primo è il pagamento della pensione ai dirigenti («nessun datore di lavoro in Italia e in Europa lo fa», ha osservato Panella). Ci sono poi gli esborsi per poter mantenere in esercizio gli uffici postali a scarso traffico e le spese per garantire la sicurezza dei valori («toccherebbe allo Stato difendere l'incolumità dei dipendenti», ha sottolineato il Direttore generale). Pesa sul bilancio delle Poste, secondo Panella, anche l'inadeguatezza dei livelli tariffari a causa dei vincoli e delle agevolazioni che, ad esempio, vengono date ad alcuni tipi di pubblicazioni.

Panella ha così anticipato le cifre del bilancio del prossimo anno. Il disavanzo previsto per il 1988 ammonta a 2.390 miliardi (invece le cifre che

noi troviamo in tabella sono completamente diverse), mentre i servizi che le poste forniranno a tariffe agevolate durante il prossimo anno, sempre secondo Panella, comporteranno minori entrate per 976 miliardi. Tuttavia, come è stabilito dalla legge, il disavanzo per il 1989 non potrà superare quello dell'anno precedente e dunque dovrà attestarsi intorno ai 2.178 miliardi. Per contenere il disavanzo entro questo importo sarà così necessario un aumento delle entrate di 230 miliardi per l'aumento della domanda, di 270 miliardi per l'aumento delle tariffe, mentre 205 miliardi proverranno dai rimborsi dei costi per le prestazioni che vengono fornite ad altre amministrazioni dello Stato.

Praticamente, per risolvere i problemi di questo comparto, secondo quanto abbiamo ascoltato, basterebbe questa manovra finanziaria di aggiustamento dei bilanci ed introdurre la carta di credito o il bancomat per ritirare la pensione automaticamente ed evitare le interminabili file davanti agli sportelli. Panella ha anche confermato che l'espresso è destinato a sparire: il suo posto sarà preso dal servizio di posta celere, a prezzi piuttosto alti, mentre è anche prevista la soppressione di alcuni piccoli uffici postali.

Questa è in estrema sintesi la posizione della Direzione generale delle Poste. Sembra che tutto si possa risolvere con l'introduzione della tessera bancomat e con l'aumento delle tariffe, senza affrontare il vero «bubbone», che è quello dell'organizzazione del personale. Di fatto è patrimonio comune di ognuno di noi la conoscenza della politica delle assunzioni clientelari a dimensioni ciclopiche, senza un riscontro sul piano di un aumento di produttività e di efficienza.

Tutti quanti ricordiamo ancora i dati della Confindustria che denunciano che i dipendenti postali lavorano il 50 per cento del tempo contrattuale e che, negli ultimi dieci anni, la produttività è diminuita dell'8 per cento. Viene evidenziato che in Germania la stessa è aumentata, in un uguale periodo, dell'8 per cento; in Belgio invece l'aumento è stato del 24 per cento.

Tra l'altro non viene spesa una parola sulla inadeguatezza della capacità di spesa attestata dall'alto livello dei residui passivi. Non vi è una parola neanche sui tempi di recapito. È vero che il detto comune sostiene: «chi va piano va lontano»; però abbiamo l'impressione che nelle poste italiane si viaggi a livelli di piano e male.

I tempi di allaccio del telefono, inoltre, normalmente sono lunghissimi ed anche in questi giorni se ne parla molto, in quanto sembra che presto la situazione dovrebbe cambiare; ma finora non si è fatto nulla. Non sono neanche convinto circa la trasparenza della bolletta telefonica e in questo penso anche di essere in buona compagnia.

Addirittura abbiamo un sistema farraginoso per il computo dei telegrammi, ma non mi sembra che l'Amministrazione delle poste abbia preso atto, se non con molto ritardo, del fenomeno del telefax che da un paio di anni viene adottato da tutte le aziende. Tra l'altro, ritengo che la possibilità di utilizzare il servizio telefax in un ufficio pubblico avrebbe riscontri economici molto positivi e non capisco perchè non venga previsto, accanto alla possibilità di trasmettere telegrammi o altri tipi di messaggi postali. Occorre prendere atto che esistono nuove realtà, che superano l'obbligo per l'impiegato di conteggiare le parole del singolo telegramma.

Per un fatto di carità patria, per non stare a ripetere quanto è già noto a tutti e poi perchè - non me ne voglia il Ministro - ho l'impressione che ci sia una volontà di rinvio che supera la sua volontà e le competenze del suo

Ministero, mi asterrò dal dilungarmi ulteriormente su altre questioni come quella della regolamentazione del sistema radiotelevisivo. Come ho detto ieri, è chiaro che vi è un'impostazione finanziaria sottesa ai documenti contabili in esame che è fortemente connessa ad una scelta politica del Governo, espressione di una maggioranza nella quale noi chiaramente non ci riscontriamo. Sia per tali motivi politici che per criteri economici voteremo contro la tabella in esame.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

**PICANO, estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442.** Signor Presidente, desidero fare una replica brevissima, sia per ringraziare tutti gli intervenuti - così numerosi - che hanno posto una serie di domande, sia per fare alcune rapide considerazioni.

Mi pare che si metta troppo l'accento sulla disfunzione postale per valorizzare il giudizio complessivamente negativo nei confronti della gestione ministeriale. Si tralascia di analizzare invece alcuni dati positivi ed alcune gestioni attive del Ministero stesso, come quelli relativi alla gestione del servizio telefonico (che presenta un avanzo di ben 375 miliardi), oppure quelli relativi alla gestione del bancoposta che tutti in qualche modo apprezziamo. Anzi c'è l'auspicio da parte di tutti di una maggiore utilizzazione del bancoposta, grazie proprio alla sua ramificazione in tutti i paesi.

Credo che ci sia qualche nodo di fondo da affrontare e risolvere perchè, se ci sono alcuni settori in attivo, ce ne sono anche alcuni in passivo, per i pesi che in qualche modo il Ministero deve sopportare rispetto alla gestione di alcuni servizi che finiscono per condizionare il risultato finanziario dell'Amministrazione postale.

Il ministro Mammi ha sottolineato l'esigenza di pervenire alla costituzione di un'azienda di bancoposta gestita con criteri pressochè privatistici, che rimanga, tuttavia, sotto l'egida dell'Amministrazione statale. Ora, rispetto alla velocizzazione dalla quale il paese è interessato in altri settori, il comparto delle Poste sembra aver subito una battuta d'arresto. Se però si guarda al servizio postale elettronico si può facilmente constatare che essa è all'avanguardia in questo campo, poichè riesce a far funzionare i propri servizi con eccezionale rapidità. Lo stesso discorso può farsi per il telefax, che si va gradualmente estendendo a molti uffici.

Non tutti i servizi che fanno capo al Ministero sono riusciti a velocizzare le proprie procedure. Non credo, però, che ciò dipenda unicamente dall'Amministrazione. Ritengo, invece, che la causa risieda nelle stesse procedure di distribuzione della corrispondenza ordinaria, che comportano tuttora tempi piuttosto lunghi. Secondo il mio personale punto di vista, si va ormai verso l'abolizione del telegramma e, di conseguenza, anche verso l'abolizione del servizio postale tradizionale. Ad esempio, in Francia questo processo è già stato avviato con la diffusione del minitel; la sperimentazione procede, per ora, su pochi soggetti, ma si prevede che sarà gradualmente allargata in prospettiva di un utilizzo generalizzato di questo sistema. Ciò porterà, come ripeto, alla scomparsa, anche se in tempi non brevi, del servizio postale tradizionale. Resterà, pertanto, soltanto il servizio tradizionale di distribuzione dei pacchi.

Il problema principale è costituito oggi dalla necessità di programmare una serie di investimenti nel settore postale, soprattutto con riferimento all'automazione. Al tempo stesso, però, ciò comporta anche la programmazione di una diminuzione dei servizi, dal momento che man mano che il telefax si diffonde la corrispondenza tradizionale diminuisce.

Occorre, pertanto, creare un'azienda che abbia maggiore snellezza nelle procedure e che possa dunque adeguatamente affrontare il passaggio all'automazione dei servizi, in modo tale che sia totalmente soddisfatta l'esigenza di maggiore rapidità nelle comunicazioni. Sollecito, pertanto, il Ministro a presentare in tempi brevi un disegno di legge in tal senso, sul quale dovrà svilupparsi un'attenta riflessione da parte di tutte le forze politiche. Occorrerà, ad ogni modo, tener presente, nell'affrontare il problema, anche una certa rigidità nella gestione del personale e nello svolgimento di talune procedure, nonché delle interrelazioni tra le responsabilità dirette dell'Amministrazione delle poste e quelle indirette del servizio aereo e ferroviario. Ritengo, comunque, che la sollecita presentazione di un progetto di riordino globale dell'Azienda e del Ministero sia indispensabile per affrontare adeguatamente il problema del miglioramento e della velocizzazione del servizio, nello stesso interesse del Paese.

Il senatore Ulianich ha posto una serie di problemi importanti. In proposito, devo far rilevare che se avessi potuto affrontarli in maniera più approfondita la mia relazione sarebbe stata probabilmente enciclopedica; la mia esposizione sintetica è pertanto da ricondursi unicamente allo scarso tempo a disposizione. Condivido, ad ogni modo, la richiesta del Gruppo comunista di avviare un dibattito sull'attuazione della legge n. 39 del 1982. Ritengo, anzi, che tale dibattito debba investire soprattutto il tema della meccanizzazione. A tale proposito, mi corre l'obbligo di ricordare che il Ministro si è già a suo tempo mostrato disponibile allo svolgimento di tale dibattito.

Per quanto riguarda l'emittenza radiotelevisiva, ritengo che non si possano muovere accuse al Ministro. Infatti, egli stesso ha presentato un proprio disegno di legge e spetta ora al Parlamento approvarlo o meno.

Per quanto concerne, invece, il riassetto delle telecomunicazioni, ritengo urgente sciogliere il nodo dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici al fine di giungere ad una unità di gestione. In questo settore, infatti, ci si trova di fronte ad una discrasia nell'utilizzazione degli impianti che comporta disfunzioni delle quali, peraltro, non si sa bene a chi attribuire la responsabilità. È dunque opportuno sciogliere questo nodo per ottenere un servizio più efficiente, imboccando una linea strategica ormai obbligatoria, che la CEE ha a suo tempo indicato. Bisogna, cioè, distinguere il momento della programmazione da quello della gestione, che deve essere in qualche modo scorporata dal Ministero e portata avanti in maniera quasi privatistica.

Nel settore delle telecomunicazioni si pongono alcuni problemi di fondo, tra i quali vi è anche quello del servizio di radiomobile, che sta attraversando una fase di sensibile sviluppo. Infatti, la liberalizzazione prevista per il settore da una direttiva comunitaria può comportare ostacoli nell'erogazione del servizio, soprattutto se non si risolve il problema della scarsa disponibilità di frequenze, oggi occupate dall'emittenza radiotelevisiva.

Occorre quindi mettere ordine attraverso la riforma del sistema

radiotelevisivo e contemporaneamente tentare di programmare pensando anche al satellite, in modo da liberare le bande di frequenza, ed alla disponibilità per i servizi radiomobili, altrimenti freneremo l'espansione della grande tecnologia di cui oggi possiamo disporre.

ULIANICH. Vorrei ringraziare il relatore Picano per le indicazioni forniteci; è però vero che si tratta di una relazione sullo stato di attuazione dei programmi ed interventi straordinari al 1986 e al 1987. Resta fuori l'esercizio finanziario relativo al 1988.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ringrazio il relatore Picano per la puntualità con la quale ha redatto la relazione; mi dispiace di non averlo ascoltato, ma ho letto il suo scritto con molta attenzione. Ringrazio anche i senatori che sono intervenuti nel dibattito per i loro interventi e tenterò di rispondere nel modo più contenuto possibile. Sono molto grato ai colleghi anche quando presentano interrogazioni, anche quando sono particolarmente fecondi come il senatore Pollice; mi sforzo di rispondere loro con puntualità e spero che da voi sia avvertito come il mio Ministero si preoccupi di fornire sempre una risposta. Il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni crede nel confronto parlamentare e crede nel vostro contributo.

Vorrei cogliere uno spunto dalla replica del senatore Picano, e non per compiere una fuga in avanti, come dimostrerò nel corso del mio intervento. Egli a ragione ha ricordato i processi di modificazione dei mezzi di comunicazione individuale. Per rafforzare il concetto, forse con un po' di esagerazione, il relatore dice che la posta tradizionale sta finendo perchè la gente comunica in modo diverso. La situazione odierna è tale. Ma osserviamo come si presenta la situazione oggi e nell'immediato futuro, senza con questo perdere di vista l'orizzonte più lontano; distinguerei innanzi tutto gli aspetti finanziari da quelli funzionali. Riguardo ai primi l'Amministrazione postale, al di là di quello che si può dire osservando la ripetitività delle cifre o questo o quel fattore contabile, non presenta una situazione finanziaria disastrosa, come invece accade in altri servizi pubblici.

La situazione finanziaria dell'Amministrazione postale non è irreparabile e affermo ciò con la medesima tranquillità di coscienza con la quale parlerò poi degli aspetti funzionali. Negli ultimi anni si è compiuto uno sforzo di contenimento del disavanzo di gestione e tale sforzo sarà proseguito con convinzione, anche se non so se si riuscirà a rispettare la riduzione del 15 per cento indicata dalla legge finanziaria precedente a quella che stiamo ora discutendo, poichè ci saranno alcuni anni in cui si dovrà andare ad una modulazione diversa (ad esempio, occorrerà procedere ad una nuova contrattazione con il personale, della quale parlerò); ma non c'è dubbio che questo sforzo già si sta facendo e comporta, sul versante delle uscite, una valutazione interessante anche in relazione a quello che dirò in conclusione riguardo alla riforma del Ministero e degli oneri impropri.

Ritengo primari gli oneri impropri, quelli legati alle tariffe agevolate; non c'è dubbio che per far quadrare i conti dobbiamo andare ad una loro revisione, così come pure saranno riviste le tariffe delle lettere ordinarie.

Vorrei avvertire che l'eventuale aumento delle tariffe delle lettere ordinarie non graverà sull'utenza domestica, ma soprattutto sull'utenza di affari - media, grande e piccola - perchè il singolo cittadino scrive assai

poco, preferisce telefonare per cui sono molto cauto nel valutare ipotesi di aumento di tariffe telefoniche mentre sono più aperto riguardo ad un eventuale aumento delle tariffe postali. Sarà l'utenza d'affari a pagare l'aumento delle tariffe.

Prima del mese di maggio dobbiamo modificare le tariffe agevolate; qualcosa sarà fatto attraverso la legge finanziaria e ciò ha già creato qualche problema, anche in sede parlamentare. Le tariffe agevolate in realtà sono agevolatissime, addirittura irrisorie, se pensiamo, in particolare, che la spedizione di un quotidiano al di sotto dei cento grammi paga appena due lire per essere consegnato all'abbonato. I voli postali trasportano anche corrispondenza ordinaria ma soprattutto quotidiani ed è estremamente difficile ritardare il trasporto del quotidiano «a pacchi» da una città all'altra. I voli postali costituiscono un onere che un servizio pubblico non può non sopportare altrimenti verrebbe meno ad una delle ragioni stesse del suo essere servizio pubblico.

Quando, con una intelligente provocazione, il ministro Amato ha proposto di privatizzare il trasporto delle stampe e dei giornali, è stato facile rispondere che sono già privatizzati nel senso che se un privato vuole occuparsi di questo servizio lo può fare senza bisogno di alcuna autorizzazione. Non lo può fare, perchè le tariffe del privato non saranno le nostre due lire, ma almeno 200-300 lire. Le stampe leggere, quelle che quotidianamente ingombrano le nostre cassette postali, hanno tariffe regolate in base al peso; in base ad una norma inserita in un certo momento della storia del Ministero, un settimanale deve pagare, se aveva un prezzo non superiore al quotidiano, una tariffa ulteriormente agevolata.

Per via amministrativa, nel momento in cui il quotidiano aumentava da 800 a 1.000 lire, chiedemmo un aumento per le stampe, ma il TAR ci ha dato torto e abbiamo dovuto ricorrere al Consiglio di Stato. Abbiamo provveduto con una norma legislativa, provocando le proteste dell'Unione periodici italiani che ha dichiarato che stavamo facendo cose al limite del vilipendio della Magistratura; infatti, il Consiglio di Stato aveva concesso la sospensiva.

Le stampe hanno contenuti assai disparati; alcune sono stampe commerciali. È definita «stampa», con una strana valutazione, quando c'è il 30 per cento di testo redazionale ed il 70 per cento di pubblicità. A parte la difficoltà nella valutazione, è evidente che in tale criterio già esiste una sproporzione enorme tra i due elementi. Basta inserire un articolino sulle televisioni e poi si può fare propaganda per gli oggetti o i corsi più disparati.

Questo tipo di stampa non può non essere eliminato; ma occorre modificare i criteri, ad esempio portare la soglia del peso al di sopra dei 100 grammi; non voglio penalizzare il periodico vero ma non posso non far pagare una tariffa adeguata alle stampe commerciali. Mi rendo conto che c'è anche il giornalino di partito o delle parrocchie ma occorre allora stabilire che non devono avere assolutamente pubblicità, se hanno la funzione di far circolare determinate idee.

Occorre trovare una soluzione, ma ci sono resistenze che derivano dal fatto che è assai difficile distinguere le stampe per il loro contenuto, ma solo un criterio generale basato sul peso.

Prima dunque bisogna rivedere queste tariffe e poi si può passare a quelle ordinarie. Di tale problema ho investito la Presidenza del Consiglio perchè io non posso rivedere queste tariffe con mio decreto senza aver prima

sentito il parere non vincolante, ma obbligatorio, di una commissione istituita dalla legge del 1981 per l'editoria.

Per quanto riguarda poi i quotidiani, mi rendo conto che anche a questo proposito è difficile andare a ritoccare le tariffe perchè anche un aumento di sole 3-4 lire per un'azienda che abbia una tiratura di 500.000-600.000 copie, comporta in termini di bilancio un onere di centinaia di milioni. Ma tenuto conto che la situazione del 1988-1989 non è per le imprese editoriali quella del 1981, non posso accontentarmi di un aumento del 20 per cento delle tariffe e neanche della loro duplicazione, ma debbo superare gradualmente questo discorso. Non è infatti soltanto una questione di introiti, ma per quanto riguarda le stampe leggere è anche un problema di scrematura del traffico, perchè il 50 per cento di esso è dovuto a questo tipo di stampe.

Vi è poi un ulteriore problema di oneri impropri, che è quello del pagamento delle pensioni. Una volta esso riguardava anche l'azienda delle ferrovie, oggi è a carico del Tesoro, non si riesce a capire perchè le Poste debbano provvedere con il proprio bilancio al pagamento, che tra l'altro concerne somme in continuo aumento, delle pensioni del proprio personale. Non si tratta tanto del problema se trasferire sul Tesoro tale onere, quanto di far partire la riforma dell'azienda sul piede giusto e non su quello sbagliato.

Vi è poi un problema di oneri impropri anche per quanto riguarda la polizia postale ed i servizi di sicurezza. Non sarà un grossissimo problema, si tratta di 20 miliardi l'anno - ciò nonostante nel 1987 abbiamo registrato 19 miliardi di perdite dovute a rapine - mi rendo conto che è opportuno che vi sia una branca della polizia che segua i valori postali, mi chiedo se però poi questi oneri debbano ricadere sul bilancio delle Poste, come se fosse una qualsiasi azienda privata che faccia uso di *vigilantes* o se non debbano essere oneri legati al problema di assicurare un certo grado di garanzia.

POLLICE. Quei 19 miliardi erano assicurati?

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il problema dell'assicurazione ce lo siamo posti, ma i premi sono talmente alti che avremmo finito per spendere 19 miliardi in assicurazione ed allora di fronte ad una situazione di questo genere è estremamente difficile fare una scelta perchè - ripeto - i premi assicurativi per quanto riguarda il trasporto dei valori postali sono particolarmente pesanti. In ogni caso, sta di fatto che anche questo è un onere improprio che grava sull'azienda.

Debbo dire, anche in relazione a quanto ha riferito doverosamente il direttore generale delle Poste, dottor Panella, alla Commissione bilancio, che io credo assai poco ai risparmi derivanti dalla soppressione dei cosiddetti uffici postali a basso traffico. Vi era una norma di legge, all'interno della finanziaria di 3 anni fa, che stabiliva che gli uffici che lavoravano in media meno di 3 ore al giorno dovessero essere soppressi. Questa norma è stata poi integrata dal Parlamento nel senso che fossero assicurati il recapito ed il servizio postale giornalieri. Si è sperimentato però che il cosiddetto ufficio itinerante, non essendo le località in cui si trovavano gli uffici a scarso traffico su un'autostrada, veniva a costare assai di più di quanto costasse l'ufficio postale stabile, sia pure con un orario di lavoro inferiore alle 3 ore.

Pertanto, sono molto scettico sulla possibilità di ottenere un consistente risparmio dalla riduzione degli uffici locali, anche perchè ritengo che l'ufficio postale costituisca un modo d'essere del servizio pubblico. Vi sono indubbiamente degli uffici che potrebbero essere eliminati, vi sono alcune zone in cui essi sono in sovrannumero, però so anche che nel momento in cui si andrà ad abolirne uno, la protesta della popolazione e delle amministrazioni locali sarà molto vibrata.

Quindi il dottor Panella riferisce un'impostazione dell'Amministrazione che io rispetto, ma qui mi corre l'obbligo di esprimere anche la mia opinione personale al riguardo. Non voglio fare del mio scetticismo un valore assoluto anche perchè - ripeto - alcuni uffici postali possono essere eliminati, ma esso si riferisce alla dimensione del possibile risparmio legato a tale soppressione.

E vengo ora al discorso sugli investimenti, quindi al versante delle spese. Io ho già in gestazione - e credo di poter dire che entro il mese di gennaio lo presenterò al Parlamento -, qualcosa di più di un semplice resoconto relativo all'applicazione della legge n. 39 del 1982, vale a dire un provvedimento di revisione di tale legge al fine di rivedere la modulazione degli investimenti. Non credo infatti - capisco che ciò che dico possa risultare impopolare - che il problema sia quello degli alloggi di servizio; a mio avviso, le priorità non vanno stabilite in questo senso, anche se avverto tutta la valenza umana e sociale di questo aspetto del problema. Io credo che debbano essere stabilite delle priorità diverse, in ogni caso sono del parere che la legge n. 39 debba essere rivista e che il Parlamento non debba avere solo un'occasione di valutazione del rendiconto di tale legge per gli anni passati, ma, sulla base di esso, possa esaminare un disegno di legge di revisione della stessa.

Per quanto riguarda gli aspetti funzionali, l'anno scorso riferii il dato di 5,5 giorni quale tempo medio di recapito della corrispondenza, in primavera ho fatto svolgere un'ulteriore indagine condotta con criteri obiettivi e rigorosi, l'ho resa pubblica, ed il risultato è stato che il tempo di recapito è salito a 8,5 giorni. Ora non so se in un anno è aumentato di 3 giorni o se la precedente valutazione fosse stata fatta con criteri diversi, sta di fatto che i risultati attuali sono estremamente preoccupanti.

Ora dobbiamo risalire alle cause di questo stato di cose, però, prima di passarvi, tanto per eliminare tutte le ombre alla fine del mio intervento, debbo dire che il bancomat ha invece mostrato una capacità di raccolta del risparmio che è andata al di là di tutte le previsioni, sia per quanto riguarda i depositi in conto corrente, malgrado il modesto 1,5 per cento che pagano quale tasso di interesse, che quelli a risparmio.

VISIBELLI. Questa è una rapina, che tra l'altro va a colpire la povera gente ed i più ignoranti. In merito a ciò ci sarebbe da sollevare un problema di carattere morale più che finanziario.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Senatore Visibelli, a parte il tasso dell'1,5 per cento dei conti correnti (ma si noti che in altri paesi i conti correnti bancari sono infruttiferi, perchè si considerano un servizio), devo dire che i tassi di interesse dei buoni fruttiferi reggono il confronto con altre possibilità di impiego del risparmio. Comunque, queste

operazioni vengono svolte attraverso gli uffici postali prevalentemente polivalenti, che costituiscono la tendenza di sviluppo dell'attuale servizio postale. Stiamo attenti a separare nell'ambito degli stessi uffici l'attività più propriamente postale da quella del bancoposta, che qualche volta vengono svolte dallo stesso operatore. Sono d'accordo sul fatto che, per quanto attiene agli impieghi, è necessaria un'attenta riflessione. Oggi i conti correnti vanno a sopperire la mancanza di liquidità del Tesoro; i depositi dei risparmi postali vanno alla Cassa depositi e prestiti e consentono ai comuni, alle province, alle società per azioni di contrarre mutui.

Credo che una parte di questi 130.000 miliardi, anche modesta in termini percentuali, potrebbe essere riservata al settore delle telecomunicazioni che ha un estremo bisogno di investimenti, i quali saranno reperiti sul mercato. Gli onorevoli senatori ricorderanno che nel disegno di legge finanziaria dello scorso anno, nella prima stesura, erano previsti 1.000 miliardi all'anno per 5 anni, ossia un finanziamento di 5.000 miliardi da reperire per la Cassa depositi e prestiti, con un tasso del 3,40 per cento; poi si è stabilito il ricorso al mercato. Così come è stato richiesto dal Tesoro, credo che si possa vedere se l'Amministrazione postale possa raccogliere anche la sottoscrizione dei BOT, ossia la sottoscrizione dei fondi di investimento per le telecomunicazioni. Però, senatore Giustinelli, non è possibile inventare una funzione di impiego del risparmio per l'Amministrazione postale, ossia che questa Amministrazione, accanto alla funzione della raccolta del risparmio come una qualsiasi banca, affianchi anche quella dell'impiego del risparmio stesso nel mondo imprenditoriale, privato o pubblico. Non è un'attività che si improvvisa da un giorno all'altro: lo dico come bancario di lunga esperienza. Il problema dell'impiego del risparmio rappresenta uno dei compiti più delicati dell'attività bancaria; nel momento in cui decidessimo di istituire la funzione dell'impiego del risparmio raccolto con il bancoposta potremmo trovarci di fronte a dei problemi di grave entità. L'ufficio che in una banca provvede all'impiego dei fondi prevede la più accurata selezione del personale dirigenziale.

Con questo non voglio minimizzare l'esperimento avviato (anzi mi auguro di poterlo completare prima del prossimo agosto, o, al più tardi, entro settembre) per provvedere al pagamento delle pensioni con uno sportello automatico, attraverso l'esibizione di una carta magnetica. Alcune offerte in questo senso sono state già raccolte e si sta valutando l'ambito regionale di media grandezza dove avviare questo ulteriore esperimento, perchè è necessario che vi sia già un numero sufficiente di uffici postali elettronici. Occorre fare un esperimento organico, per poi estenderlo a tutti gli uffici postali elettronici; questo in prospettiva significa che tutti gli uffici postali elettronici già collegati o di prossimo collegamento con l'elaboratore centrale saranno in grado di distribuire le pensioni, in qualsiasi zona essi si trovino.

In questo momento vi è già la possibilità di usufruire, in questo tipo di ufficio postale, di uno sportello tipo bancomat 24 ore su 24. Oggi gli uffici centrali elettronici sono 2.000 e in breve dovrebbero raddoppiare; in tal modo si consente un salto di qualità nel rapporto tra la particolare utenza dei pensionati e gli uffici che erogano il servizio di pagamento delle pensioni: si tratta di ben 11 milioni di pensionati dell'INPS e di 2 milioni circa di altri pensionati. Quindi il problema in prospettiva fa compiere un salto di qualità

interessante al servizio postale, che mi auguro possa riflettersi sull'Amministrazione postale nel suo insieme.

Vengo ora alla politica per il personale. Ad un anno e qualche mese di distanza dal momento in cui ho assunto l'incarico di Ministro non posso continuare a fare le diagnosi, specialmente in un settore così delicato come quello dell'organizzazione del lavoro e dell'attività del personale dell'Amministrazione postale. Ho pertanto presentato alla Camera dei deputati un emendamento ad uno dei disegni di legge collegati alla finanziaria che blocca, fino al 31 dicembre 1990, l'attuale procedura di determinazione degli organici nel pubblico impiego. Per inciso, devo dire che si fa riferimento ad alcune leggi e pertanto si è resa necessaria una modifica legislativa. Come funziona attualmente per legge tale determinazione? Alla fine dell'anno si chiede ai 16 direttori compartimentali l'entità del traffico nei rispettivi compartimenti per determinare una stima generale; i direttori danno una valutazione se non altro non sottodimensionata del traffico, per ovvi motivi. Se vado infatti a verificare la somma dei 16 addendi con la vendita della carta valori riscontro senz'altro qualche motivo di perplessità. Una volta stabilito l'ammontare del traffico, applico alcuni indici parametrici elaborati insieme alle organizzazioni sindacali e di difficilissima comprensibilità; da questo risultato deduco il dato relativo all'organico.

Il dato per il 1988 non è stato ancora determinato, ma, per fare un esempio, l'organico del 1986 era di 265.000 dipendenti, quello del 1987 di 275.000 dipendenti; continuando ad applicare questo criterio, il dato presumibile per il 1988 è di 285.000 dipendenti in quanto, aumentando il traffico, automaticamente aumenta l'organico. Questa continua lievitazione è il primo effetto perverso del metodo attualmente in vigore. Inoltre, siccome è obbligatorio, in base alla legge n. 482 del 1968, assumere alcuni appartenenti a categorie protette e siccome il calcolo di questa percentuale, piuttosto elevata, si basa non sui dipendenti effettivamente in servizio ma sull'organico, ogni anno si apre la disponibilità di assunzione per chiamata diretta per diversi appartenenti alle categorie protette di cui parlavo.

Se, ad esempio, il prossimo anno diventassero 286.000, applicando al totale il 40 per cento di una categoria ed il 15 per cento di un'altra il Ministero sarebbe tenuto, in base alla legge, ad assumere per chiamata diretta un certo numero di invalidi. Pertanto, anche questo secondo effetto perverso verrebbe attenuato. Raccomando quindi al Senato l'approvazione di questa norma, aggiuntiva rispetto al testo originario.

Per quanto concerne il cosiddetto premio di intensificazione, esso viene corrisposto ai dipendenti che prestino servizio in uffici carenti di personale rispetto all'organico. Prendiamo, ad esempio, il caso di un ufficio periferico la cui dotazione organica sia stabilita in undici unità e che si trovi a dover funzionare con tre addetti in meno. Ebbene, in relazione ai tre assenti viene calcolato un premio di intensificazione che è poi distribuito tra i restanti otto dipendenti. Il premio di intensificazione rappresenta, peraltro, un obiettivo incentivo all'assenteismo.

Il senatore Giustinelli si chiedeva perchè non fosse stato pagato lo stipendio ai precari; ebbene, ciò era dovuto anche ad un aumento dei premi di intensificazione. Ad ogni modo, mi preme ricordare di aver recentemente sbloccato i pagamenti ai precari, anche se nel relativo provvedimento non si prevede una scadenza precisa, in quanto si è tuttora in attesa degli sviluppi

delle trattative contrattuali. Un termine di massima è stato comunque fissato per il 31 dicembre 1990 e ritengo che nel frattempo vi sia la possibilità di riesaminare adeguatamente il problema.

Non credo si debbano fare economie sui premi di intensificazione; è chiaro, tuttavia, che le risorse disponibili dovranno essere utilizzate adeguatamente. Infatti, a mio avviso, il premio di intensificazione dovrebbe essere utilizzato soprattutto per incentivare il lavoro disagiato. Nella nuova contrattazione, inoltre, dovrà essere posta come elemento centrale l'esigenza di un salto di qualità nelle modalità di impiego del personale, in vista del raggiungimento di una maggiore efficienza della gestione.

Il senatore Pollice diceva che il problema non è tanto quello di investire in nuove tecnologie, quanto quello di far funzionare gli uffici. Tuttavia, sono pochi gli addetti disposti ad effettuare il turno notturno e non sono molti coloro che effettuano il turno pomeridiano. C'è quindi una spendita di risorse pubbliche che non trova adeguato riscontro in un aumento di produttività del servizio.

Mi dichiaro personalmente contrario all'assunzione di dipendenti di aziende di trasporto che hanno appalti con l'Amministrazione delle poste. Come è noto, questa ha dato in appalto ad imprese private sia i trasporti a lunga distanza che lo svuotamento delle cassette postali, che peraltro è dato in appalto da sempre. Ho dato disposizioni affinché fosse effettuato un calcolo dei costi e ne è risultato che la gestione diretta comporterebbe costi maggiori; dubito, inoltre, che sarebbe maggiormente funzionale. Tra l'altro, non riesco a capire perchè debbano essere tre gli addetti ai recapiti dei pacchi postali; infatti, due sarebbero più che sufficienti, in quanto l'uno guiderebbe il mezzo mentre l'altro scaricherebbe il plico. Probabilmente, il terzo ha la funzione di prestare una sorta di concorso morale. Non mi riferisco certo ai pacchi di grandi dimensioni, ma ai plichi di normali dimensioni. Mi chiedo se anche questo problema non sia da sottoporre alle organizzazioni sindacali.

Ci sono segmenti di servizi gestiti da privati la cui gestione diretta da parte dell'Amministrazione produrrebbe, come ripeto, ulteriori diseconomie. Ritengo perciò maggiormente percorribile la strada della costituzione di cooperative formate da lavoratori, con le quali potrebbero essere stipulate apposite convenzioni. Chiederò comunque ai sindacati di avviare un'indagine in proposito; per quanto mi riguarda, mi ripropongo di far condurre una rilevazione al riguardo nella prossima primavera.

L'andamento del servizio subirà un sensibile incremento in vista del periodo natalizio, che comporta sempre un consistente aumento del traffico postale. Altre difficoltà potranno essere causate dalle assenze del personale, soprattutto di quello che presta servizio lontano dalle proprie zone di origine, che raggiunge in occasione delle festività di fine anno. È prevedibile che lo «stress da viaggio» comporti una morbilità piuttosto alta, ragion per cui probabilmente fino alla prima quindicina di gennaio l'assenteismo sarà abbastanza pronunciato, soprattutto in alcuni centri già in crisi per carenza di personale, come, ad esempio, quelli del Nord.

Credo però che nella tarda primavera dovrà essere fatta un'altra rilevazione per vedere se alcune cose hanno funzionato. Una circolare emanata dal Direttore generale per una più rigorosa gestione del personale è stata in gran parte disattesa dalla contrattazione in sede periferica. Non c'è

solo la contrattazione avviata con i sindacati, ma anche la contrattazione periferica. Tale materia dovrà essere opportunamente regolata perchè se è tale da vanificare qualsiasi accordo che avviene in sede nazionale, vuol dire che la contrattazione periferica ha l'esclusiva in sede locale. Va separato in modo netto il comparto del movimento da quello amministrativo, non è possibile il passaggio continuo da contratto a contratto e credo che ciò vada studiato.

Sono a favore dell'ipotesi di incentivazioni legate al tempo libero. Se considerate che il premio di incentivazione porta circa 700.000 lire al mese in più e non si trova alcun lavoratore disposto a trasferirsi da Pescara a Milano a causa del guadagno maggiore, forse sarebbe opportuno accompagnare una maggiore remunerazione alla flessibilità dell'orario e al tempo libero per i posti particolarmente disagiati che potrebbero così rendersi più appetibili.

Credo molto (e mi ricollego agli spunti forniti in apertura del nostro dibattito dal senatore Picano), per quanto riguarda l'utenza affari, non solo la grande ma anche la media e la piccola, ad un esperimento iniziato nello scorso mese di gennaio a Fiumicino. Vi invito a visitare il Centro smistamento pacchi al piano terreno, il Centro di posta elettronica al terzo piano (dove si ha proprio la plastica sensazione di come sia ancora presente nell'apparato produttivo del servizio pubblico la rivoluzione industriale attraverso l'utilizzo del lettore ottico), e l'ultimo piano dove esiste un'altra tipologia umana, l'elaboratore in camice bianco. La posta elettronica significa un elaboratore in partenza ed un elaboratore del servizio postale che appone una firma. Oggi ancora tale servizio ha tariffe promozionali molto basse, con un costo di poco superiore alla lettera in busta chiusa.

La raccolta della corrispondenza e lo smistamento hanno momenti molto lunghi; qualcosa potrà essere fatto con investimenti inferiori a quelli che hanno comportato la costruzione dei centri di smistamento. La posta elettronica si può diffondere con costi di unità di miliardi o di qualche decina di miliardi, comunque assolutamente inferiori alla costruzione di un solo centro di smistamento pacchi.

Come ricordava il relatore Picano, è la posta del futuro; sono già abbonate alcune banche ed anche la FIAT, mentre il resto della corrispondenza d'affari utilizza le risorse umane e i mezzi tradizionali dell'Amministrazione postale. Nella posta elettronica la riservatezza sul contenuto è assicurata perchè la lettera non può essere guardata dall'operatore; nella ipotesi di un guasto, l'unica lettera rimasta nella macchina può essere soggetta a minore riservatezza perchè rimane esposta aprendo la macchina. È interessante poter visitare tale centro; siamo in fase sperimentale ma già da gennaio siamo a 700.000 pezzi lavorati; è molto poco rispetto al rimanente traffico postale e in rapporto agli altri paesi industrializzati, ma è già qualcosa.

Vorrei a questo punto prendere in esame il tema delle telecomunicazioni. Il Consiglio dei Ministri esaminerà a breve (sto sollecitando in tal senso) un disegno di legge da me presentato che affronta sia il tema della riforma del Ministero che quello del riassetto delle telecomunicazioni. Non escludo - e si è svolta una riunione politica sulla materia nonchè altre riunioni tecniche degli uffici legislativi - che si tratta di riprendere il discorso a livello politico per sciogliere il nodo dell'approvazione da parte del Consiglio dei

Ministri. Non escludo neppure alcune eventuali difficoltà tecniche più che politiche per scindere le due parti del disegno di legge che, separate, forse potrebbero viaggiare nei due rami del Parlamento più rapidamente.

Per quanto riguarda il tema della riforma del Ministero, con il disegno di legge si tende a separare il Ministero dalla azienda delle poste, che oggi rappresenta un'azienda *sui generis*. Il Presidente del consiglio di amministrazione dell'azienda (composto dai direttori generali e dai rappresentanti sindacali) è un sottosegretario e qui sta l'anomalia. La separazione del Ministero dall'azienda delle poste tenderà a riservare al primo compiti di indirizzo, programmazione e controllo. Il controllo dovrà essere sempre incisivo e dovrà avvenire, per le telecomunicazioni e per le poste, anche a livello periferico, lasciando invariata la natura giuridica dell'azienda e lo *status* dei dipendenti. Il Ministero dovrà avere più di 2.000 dipendenti e sono previsti alcuni decreti collegati che saranno sottoposti al parere delle Commissioni competenti dei due rami del Parlamento. Si lascerà invariato lo *status* dei dipendenti, che è uno *status* pubblico, anche se sono emerse soluzioni diverse.

A questo proposito sono state fatte ipotesi di soluzione diverse, qualcuno, ad esempio, ha parlato di ente pubblico. A mio parere questo dovrà essere un secondo passaggio, ma non vorrei fare più di un passo alla volta, anche perchè quando parliamo di ente pubblico, alla luce dell'esperienza fatta nel settore dei trasporti, è bene farlo con molta circospezione.

Si è parlato di passaggio all'IRI. Non voglio escludere neanche questa ipotesi, ma pensare di poter nel giro di breve tempo mettere in atto una misura quale quella di passare alle Partecipazioni statali 14.000 uffici, 15 direzioni compartimentali, 94 direzioni provinciali e 340.000 dipendenti mi pare che non sia opera da poco. Pertanto, facciamo per il momento questo primo passo di attribuire al Ministero solo compiti di indirizzo e di controllo, evitando l'attuale commistione di controllore controllato, e costruiamo l'azienda delle poste con tutte le accortezze e le prudenze che sono necessarie.

Vi è poi il problema del riassetto delle telecomunicazioni. A questo proposito nel disegno di legge si prevede il passaggio dell'Azienda per i servizi telefonici alle Partecipazioni statali, riconoscendo ai dipendenti il diritto di opzione e stabilendo una concessione che poi verrà pagata al Ministero, fissando in 10 anni quello che è stato definito impropriamente il supercanone e che rappresenta invece la rateizzazione del valore dell'Azienda calcolata sulla base degli introiti dei servizi che passano dall'ASST al sistema delle partecipazioni statali.

Sorgono poi altri due problemi, che però sono in via di soluzione e che sono connessi tra di loro, vale a dire il problema degli investimenti *in itinere* e della loro valutazione e quello del pagamento all'INPS per la ricostruzione della carriera pensionistica di quanti optassero per il sistema delle partecipazioni statali. Sono 18.000, tra servizi radioelettrici, servizi telegrafici ed azienda dei telefoni, i lavoratori che eserciteranno il diritto di opzione ed è difficile stabilire quanti lo faranno in concreto. Se fossero 14.000 su 18.000 - questa è una valutazione che è stata fatta ma che io trovo alquanto ottimistica, perchè ho l'impressione che poi saranno molti di più quelli che, nonostante uno stipendio maggiore, preferiranno restare nell'impiego pubblico - vi sarebbero circa 1.000 miliardi da pagare all'INPS e quindi si

tratta di vedere a chi accollare questo onere. Io credo che vi sia la possibilità di accollarlo alle Partecipazioni statali, si potrà poi stabilire un sistema di conguaglio, ma l'operazione deve partire subito se vogliamo, in vista anche dell'appuntamento del 1992, consentire all'IRI di procedere al riassetto del settore.

A questo proposito, secondo me una questione di principio dovrebbe indurre le forze politiche a lasciare all'IRI la responsabilità di come dar corpo a questo riassetto. Si discute al riguardo se debba mantenersi la finanziaria e dar luogo ad una società operativa oppure se debba essere, al tempo stesso, finanziaria quotata in borsa e società operativa, cioè il discorso della Superstet o della STET separata dalla società madre. Se dovessi esprimere un'opinione personale, direi che in borsa deve essere quotato un titolo solo. La STET nacque come super holding dell'IRI nel 1933, vi possono essere ragioni che militano per mantenere questa intercapedine tra la società operativa e l'IRI, così come ve ne possono essere altre che militano per fare dell'IRI la società finanziaria e della SIP la società quotata in borsa.

Queste possibilità sono entrambe previste nel disegno di legge perchè la concessione è unica, ma si può dar vita poi a società collegate, che comunque fanno parte della società operativa madre e che quindi sono un'articolazione dell'unica concessionaria. Io credo che questo processo sia estremamente necessario perchè non è possibile andare avanti con 4 gestori nel settore delle telecomunicazioni e quindi il riassetto deve aver luogo al più presto.

Il disegno di legge, che - ripeto - deve essere approvato dal Consiglio dei Ministri, affronta queste due tematiche che possono anche essere separate, ma io credo che in ogni caso sul versante della riforma del Ministero delle poste occorra fare un primo passo consistente nel riservare al Ministero stesso compiti di indirizzo e di controllo, perchè se ci addentriamo nella questione di come debba essere strutturata l'azienda postale perdiamo la prima battuta, nonchè il vantaggio di avere un Ministero di tutt'altra natura rispetto a quello attuale. I tempi necessari per consentire la costituzione all'interno dell'IRI di un polo unico sono entro il mese di giugno, ossia il passaggio dell'ASST dovrebbe avvenire entro e non oltre tale data; di qui l'esigenza di una rapida approvazione del suddetto disegno di legge, almeno per la parte riguardante questo aspetto.

Al collega Ulianich che chiede con una boccata di eloquenza letteraria «quale è il peso metafisico che impedisce alla storia di svilupparsi secondo direttive umanamente concepibili», debbo dire che, a mio avviso, questo peso metafisico è dovuto allo spirito di conservazione esistente, per cui ogni qualvolta si tenta di cambiare qualcosa, si urta contro mille resistenze, che sono poi quelle del singolo individuo, del piccolo interesse. Qualche volta i grandi interessi si combattono meglio perchè sono più individuabili dei piccoli. Io sono d'accordissimo nel sentire - come diceva la senatrice Senesi - le associazioni dei quadri; personalmente ho evitato di incontrare i sindacati autonomi perchè sono una miriade; lo hanno fatto i miei collaboratori, però non vorrei che poi venisse fuori il problema dei quadri dell'Italcable, di quelli della SIP, di quelli di Telespazio, perchè è evidente infatti che nel momento in cui dovranno formare un corpo unico avranno dei problemi.

Pertanto, il peso metafisico è dovuto allo spirito di conservazione che

non può non aleggiare sulle cose quando queste durano da decenni e che è estremamente difficile rimuovere e tuttavia bisogna riuscire a superarlo.

Per quanto riguarda la questione della RAI - e concludo -, ringrazio il senatore Picano per aver affermato che il Governo ha fatto il proprio dovere presentando il disegno di legge. È necessario però fare anche qualcosa di più - lo riconosco assai francamente - perchè la situazione dell'emittenza è piuttosto disastrosa. Nel momento in cui ho assunto la responsabilità di Ministro mi sono trovato di fronte ad un assoluto disordine anche per quanto riguarda le frequenze riservate ai servizi pubblici. Si fa sempre il caso delle frequenze utilizzate dalle torri di controllo e si richiama una legge del 1975, superata da una sentenza del 1976, la quale a sua volta richiama una sentenza del 1974. Quindi la situazione è estremamente confusa ed è necessario un accordo di Governo, che peraltro in qualche caso è difficilissimo tradurre in norma. Mi riferisco ad esempio al famoso problema del 25 per cento delle frequenze.

Alcune questioni che sono state sottoposte ad esame per ipotesi di miglioramento, come l'opzione zero, nel momento stesso in cui interveniva l'accordo di Governo ed anche i dibattiti parlamentari, le audizioni, le decisioni giurisprudenziali, hanno registrato un dissenso da parte di moltissimi settori; ho la sensazione che alcune delle soluzioni contenute nel disegno di legge da me presentato nel novembre scorso finiranno per riaffiorare, anche se in maniera del tutto disorganica. Non c'è dubbio comunque che nel momento in cui si è trovato un accordo di Governo, che faceva parte di un accordo complessivo sorto anche nei fatti, successivamente è intervenuta la decisione della Corte costituzionale, ben più importante, ed è sorto il problema di presentare un pacchetto di emendamenti. Naturalmente, se dovessi presentare io questo pacchetto, lo farei anche con una certa agevolezza, avendo meditato su questi problemi fin dal novembre dello scorso anno; però tali modifiche non devono essere espressione della modestissima opinione del Ministro, bensì dell'opinione della maggioranza. Il meccanismo parlamentare è già in moto. Riprendendo questo dibattito subito dopo l'esame del disegno di legge finanziaria e dei documenti di bilancio (e su questo con il Presidente della Commissione siamo già d'accordo) sarà necessario registrare l'unanimità della maggioranza o le diverse sfumature del consenso. Ma la maggioranza non deve mancare a quello che ritengo il suo dovere di proposizione per quanto riguarda le soluzioni sulle quali si ritiene possibile una convergenza.

SENESI. Signor Ministro, le vorrei chiedere un'informazione. Non ho voluto interrompere prima il suo discorso sul congelamento dell'organico delle Poste, ma vorrei capire meglio come stanno le cose. Negli anni precedenti il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ha bandito tutta una serie di concorsi e parte del personale è stato già assunto. Le eccedenze sono state messe in graduatoria e molte di queste persone non hanno accettato altri lavori e si trovano in una situazione di grande precarietà perchè hanno ritenuto, anche in base ad alcune leggi, che sarebbero stati successivamente chiamati dall'Amministrazione postale. Che cosa succede adesso con il cosiddetto congelamento dell'organico per questo tipo di personale?

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. La risposta al suo quesito è che non succede nulla perchè l'organico sarebbe già bloccato in base all'esubero di personale. Tuttavia, vorrei ricordarle che per quanto riguarda le categorie che richiedono alcune assunzioni (i portalettere e gli operatori di sportello), sono state già assunte 5.400 unità riaprendo le graduatorie di quei concorsi. All'inizio dell'anno, infatti, sono state valutate le diverse esigenze di organico, compartimento per compartimento, e si è fatto ricorso alla graduatoria dei concorsi datati non più di tre anni fa. Non potendo continuare ad attingere alle graduatorie dei concorsi precedenti è stato bandito un nuovo concorso per 5.200 posti, che però segna già il passo perchè è mia intenzione procedere alla correzione degli elaborati attraverso tecniche computerizzate. È prevista una prova di dattilografia ed una prova di calcolo ed è possibile correggere questi compiti attraverso il *computer*, perchè questo mi sembra il modo migliore, anche perchè si parla di 750.000 candidati. Forse sarà necessario riaprire il bando di concorso per spostare il termine di altri 40 giorni in quanto quello originario prevedeva le prove scritte la mattina e quelle orali il pomeriggio, mentre adesso si dovranno svolgere prima quelle scritte tutte insieme e poi quelle orali.

SENESI. Il personale idoneo ancora in graduatoria in base ai precedenti concorsi non è stato completamente assorbito; peraltro si tratta di persone che hanno già lavorato presso l'Amministrazione con contratti trimestrali e quindi hanno già acquisito una certa esperienza.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Allora lei parla dei precari e il problema è completamente diverso. Ci sono due aspetti da considerare: da una parte ci sono i vincitori dei concorsi precedenti e dall'altra ci sono i precari, ma sono due questioni separate. Per legge io devo assumere attraverso i concorsi. Non ho qui i dati (comunque li fornirò), ma ho la sensazione che praticamente tutti gli idonei dei concorsi precedenti siano stati assunti, per lo meno nei compartimenti dove vi erano effettive esigenze di personale.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni per la sua replica.

Non facendosi osservazioni, il seguito dell'esame della tabella 11 e delle parti ad essa relative del disegno di legge finanziaria è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 13.*

---

**VENERDÌ 2 DICEMBRE 1988**

**(Pomeridiana)**

**Presidenza  
del Presidente BERNARDI**

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

**«Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)» (1442)**, approvato dalla Camera dei deputati

**«Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il triennio 1989-1991» (1443)**, approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1989 (**Tab. 10**)  
(Rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione) (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 dei disegni di legge: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il triennio 1989-1991 - Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1989 (tabella 10)», già approvati dalla Camera dei deputati.

Riprendiamo l'esame sospeso nella seduta del 1° dicembre.

Dichiaro aperta la discussione generale.

VISIBELLI. Signor Presidente, dopo l'esauriente relazione del senatore Rezzonico e giunti ormai al termine di questa velocissima maratona, penso di essere in sintonia con i ritmi di lavoro che ci siamo dati entrando immediatamente nell'argomento senza grandi preamboli, limitandomi ad una sola richiesta al Ministro e al Presidente.

In questo periodo, e anche prima, c'è stato un gran parlare delle Ferrovie dello Stato e, guardando bene fra tutte le pieghe dei documenti, ho notato che vi è anche il problema dell'Istituto nazionale dei trasporti (INT). Ho visto che questo Istituto è un'azienda consociata delle Ferrovie dello Stato come la CIT e la Banca nazionale delle comunicazioni e che di esso le Ferrovie dello Stato possiedono il pacchetto azionario di maggioranza; dichiaro la mia ignoranza o la limitatezza degli atti sottoposti alla nostra attenzione, ma non sono riuscito a capire se parte del passivo delle Ferrovie dello Stato, cioè dei famosi 16.000 miliardi, sia determinato dall'Istituto nazionale dei trasporti, oppure se sia di altra origine.

Chiedo quindi al Presidente di riservare un'apposita audizione con i vertici di tale Istituto perchè, contestualmente alle notizie circa le «allegre compagnie» che caratterizzavano i vertici delle Ferrovie dello Stato, circa i vertiginosi aumenti di stipendio che si davano a distanza di poco tempo, si è sentito anche parlare delle elevate retribuzioni, all'altezza di quelle dei

vertici delle Ferrovie, per il presidente, l'amministratore delegato, il dirigente generale e i componenti del consiglio d'amministrazione dell'Istituto nazionale dei trasporti.

Poichè ritengo che la necessità della *glasnost* dei trasporti debba riguardare anche l'Istituto nazionale dei trasporti e non solamente il settore delle Ferrovie - come ho già detto - faccio specifica richiesta al Presidente di una audizione dei vertici dell'INT o di una azione conoscitiva da svolgersi da parte della Commissione. Non desidero ricorrere ad una interrogazione al Ministro per avere questi dati; voglio che ci sia un momento corale di ricerca di chiarezza in un settore spesso chiacchierato com'è quello dell'Istituto nazionale dei trasporti. A tutti i membri di questa Commissione, infatti, è noto che le Ferrovie, pur potendo utilizzare per il trasporto del proprio materiale le sue stesse strutture, si rivolgono all'Istituto nazionale dei trasporti, cioè a tutta quella serie di «padroncini» connessi con tale Istituto, in relazione ai quali spesso abbiamo avuto notizia di criteri non molto manageriali nella gestione.

Passando ad un altro argomento, desidero sottolineare che il 25 per cento dei tagli alla spesa pubblica previsti per il 1989 è a carico di questo settore che, parenteticamente, è anche uno tra i maggiori se non il più interessato alla scadenza del 1992. Ora, signor Ministro, personalmente ritengo che il '92, andando avanti in questa maniera, potrebbe risultare dirimpente e fatale per il sistema nazionale dei trasporti. Nella tabella n. 10, approvata dalla Camera dei deputati il 25 novembre 1988 e trasmessa alla Presidenza del Senato il 28 novembre 1988, che oggi stiamo esaminando, non ho trovato sufficienti tracce di volontà di rilanciare il piano generale dei trasporti, di costituire finalmente il CIPET, di ristrutturare il Ministero dei trasporti, di riformare in modo razionale la legge n. 151 del 1981, di porre rimedio alla costante penalizzazione del Mezzogiorno, di decidere quali risorse utilizzare per la realizzazione delle reti metropolitane e come effettuare i collegamenti suburbani da integrare con le reti metropolitane urbane. A mio avviso, infatti, l'unico vero, serio metodo per decongestionare le città è quello delle metropolitane, dell'adozione di sistemi integrati di collegamenti fra metropolitane e sistemi suburbani e non certamente quello delle «supermulte», recentemente introdotte.

Tornando a quanto dicevo, non ho trovato sufficienti tracce, ad esempio, di piani di viabilità integrati con sistemi efficienti di trasporto pubblico e con strutture adeguate per la sosta e il parcheggio; è inutile prevedere, come spesso avviene, dei nodi ferroviari, se poi nella zona contigua non vi sono idonei parcheggi o mezzi pubblici per raggiungerli.

Ho l'impressione che il bilancio per il 1989 sia una vera controriforma del settore dei trasporti, e questo in contraddizione con la più volte proclamata intenzione di dirottare dalla gomma alla rotaia una parte cospicua del traffico merci. In effetti le soluzioni adottate, a mio avviso, squilibreranno maggiormente il trasporto su rotaia in favore di quello su gomma e determineranno l'ulteriore intasamento delle aree urbane, l'ulteriore inefficienza delle linee secondarie delle ferrovie, l'inadeguatezza del trasporto aereo.

Per quanto concerne il trasporto aereo, non ho trovato alcuna traccia di soluzione del problema dell'insufficiente dotazione di personale in settori chiave come quello della sicurezza del volo. È questo un altro timore fondato che desidero rappresentare, perchè temo che tra breve il settore della

sicurezza e del controllo del volo rischierà di andare in *tilt*. Nelle audizioni che abbiamo avuto nell'ambito del Comitato paritetico sulla sicurezza del volo questo ci è stato detto, ma francamente dalla lettura degli atti non abbiamo rilevato come si intende risolvere il tutto.

Quello dei trasporti è un problema di interesse nazionale ed europeo, che avrebbe meritato forse più attenzione da parte del disegno di legge finanziaria 1989.

Invece con la tecnica dei tagli sono scomparsi anche i 5.000 miliardi destinati all'attesissimo progetto di alta velocità della linea ferroviaria Battipaglia-Roma e altrettanti destinati al potenziamento della rete ferroviaria meridionale. Ora, forse non ci si rende conto che i tagli in questione creano ingenti danni alla nostra economia, con una forte discriminazione all'apporto economico di determinate regioni. Le merci che dal Meridione devono raggiungere i mercati dell'Italia del Nord e dell'Europa (e si tratta di merci particolari, come latticini, pesce e così via) non possono sopportare ritardi per ovvi motivi.

Tra l'altro lei, signor Ministro, ha dichiarato che il piano di rientro non dovrà penalizzare il settore ferroviario rispetto al trasporto su strada. Ma le chiedo: come? Lei stesso ha richiamato l'attenzione sul potenziamento della linea Firenze-Bologna, come a sostenere che gli interventi economici in tal senso non si toccano e che sono gli unici importanti. Chiediamo allora se non si tratti di un progetto come quello per la linea Roma-Milano *bis*. Come se i problemi del trasporto ferroviario iniziassero a Roma e finissero a Milano e, fra poco, a Firenze e a Bologna!

Accanto a questo non progetto sono in programma drastiche riduzioni delle agevolazioni tariffarie e forse addirittura la loro soppressione: da quelle previste per i pendolari a quelle previste per i parlamentari. Francamente ritengo assurdo paragonare un pendolare ad un parlamentare!

Altri tagli sono in cantiere per i trasporti marittimi e per le autolinee definite sottoutilizzate. Ci si chiede se questi ed altri sacrifici siano effettivamente mirati ad un risanamento dell'economia italiana e, nella fattispecie, ad un risanamento del trasporto, delle ferrovie, delle strade e delle vie navigabili.

In questi comparti, infatti, si registra un tasso di crescita di appena lo 0,25 per cento rispetto all'1,53 per cento dell'intera economia. In particolare, la ripartizione modale del traffico con la Comunità economica europea attesta per le ferrovie un netto calo, perchè sono passate dal 26 per cento del 1978 al 16 per cento del 1987; altrettanto dicasi per il traffico via mare che ha perso il 7 per cento, passando dal 37 al 30 per cento. In lieve recupero è solo il trasporto su strada che in ben 10 anni ha guadagnato il 17 per cento, passando dal 33 per cento del 1978 al 50 per cento del 1987.

Per quanto riguarda l'anno in corso, gli utenti delle ferrovie sono in crescita dell'1,7 per cento, contro il 12,9 per cento del settore autostradale e il 4,58 per cento di quello aereo.

Questi dati hanno dato modo a lei, signor Ministro, di illudersi che esistono altri margini per il recupero della produttività soprattutto nel settore ferroviario e di proporre una riorganizzazione tecnologica che migliori la quantità e la qualità dei servizi offerti. Ma questa intenzione si concilia male con la politica dei tagli attuata dal Governo. È vero che la strada che porta all'inferno è lastricata di buone intenzioni, ma vorremmo evitare che il sistema dei trasporti italiano vada a finire appunto all'inferno!

Per migliorare i servizi occorrono investimenti e non parole. Signor Ministro, lei forse non ha idea di cosa significhi fare un viaggio, che per la maggior parte degli utenti è compiuto tutti i giorni, in condizioni disumane e in convogli inadeguati. Vorrei inoltre invitarla a smettere o a fare smettere quella discriminazione che porta ad impiegare il materiale rotabile più scadente nel Sud. Non è più pensabile, signor Ministro, che dopo un secolo ed un decennio dall'unità d'Italia si continui a prendere tutto il materiale rotabile di scarto o abbondantemente utilizzato e a mandarlo nel Meridione: questo lo dico non perchè l'ho scoperto leggendo i giornali, ma perchè l'ho sperimentato direttamente negli anni in cui ho avuto occasione di fare il pendolare. Ripeto: non è possibile che, mentre al Nord si trovano già le carrozze più moderne, al Sud si continui a viaggiare come nel *Far West!* La famosa terza classe è esistita in quelle zone fino a pochissimi anni fa e non come eccezione, ma come regola, come trasporto sistematico.

Signor Ministro, forse lei non sa ancora che i famosi «rami secchi» che sono stati tagliati hanno emarginato intere zone geografiche e di conseguenza molti lavoratori, che per raggiungere il posto di lavoro sono costretti a sacrifici incomparabili. Bene, se il sacrificio è giudicato indispensabile, altrettanto indispensabile deve essere l'impegno di migliorare i mezzi di trasporto con sollecitudine, perchè i tagli che la finanziaria dispone per gli investimenti e per le spese correnti si ritorcono sempre, direttamente e indirettamente, sui cittadini.

Per questi motivi e per una questione di stima per il suo modo di lavorare rivolgo a lei, signor Ministro, una istanza emendativa: che quanto meno si studi per il futuro un sistema che eviti queste occasioni di incontro in cui si parla di tutte le problematiche del settore senza risolvere alcun problema. Ad ogni modo, preannuncio il voto contrario del Gruppo che qui rappresento alla tabella 10 ed alle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

SENESI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, abbiamo ascoltato ieri la relazione del senatore Rezzonico e tutti conosciamo da moltissimi anni la sua sintesi di lombardo. Egli ci ha erudito sui documenti in esame e chiedo scusa fin da ora se sarò prolissa, anche perchè dalla discussione che si è svolta alla Camera al dibattito che è stato avviato qui al Senato qualche cosa nel settore si è mossa. Seguirò il testo del disegno di legge, soffermandomi innanzi tutto sul funzionamento delle strutture della Motorizzazione civile, in particolare per quanto riguarda le strutture decentrate e le attività inerenti al rilascio delle patenti. Purtroppo vengo da una città dove la settimana scorsa le scuole guida hanno dovuto sottostare ai controlli della prefettura per il funzionamento di queste strutture. Lei sa bene, signor Ministro, che il dirigente di Varese svolge anche le funzioni di quello di Milano ...

POLLICE. Che è in carcere.

SENESI. Voglio sollevare questo problema non per strumentalizzare il malcostume di qualche dipendente pubblico, ma perchè l'attività in questo settore non solo deve funzionare, ma deve recuperare una credibilità per quei pochi funzionari pubblici che continuano a lavorare bene nella Motorizzazione.

Quando parlo di conflitto, dico pochissimo; siamo arrivati agli insulti tra gli operatori giovani e le famose scuole guida che hanno visto paralizzati da mesi gli esami e le attività. Nella relazione - non so chi è stato a scriverla - si continua a dire che i funzionari del Ministero sono stati molto bravi ma non si dice una parola sul modo con cui si intende accelerare le procedure, perchè per avere una patente passa circa un anno: questo è il tempo che intercorre tra gli esami e la consegna del documento. Da anni il nostro Gruppo denuncia la questione relativa alle modalità del rilascio della patente e all'accelerazione delle pratiche. Questa mattina abbiamo discusso sulle poste elettroniche e il ministro Mammì ci ha detto che tra poco avremo la posta interplanetaria; io chiedo semplicemente che le patenti vengano rilasciate in tempi brevi dal Ministero. Si tratta di un suo compito, signor Ministro; vi deve essere una proposta tendente a far sì che funzionino le strutture della Motorizzazione civile.

Esiste un piano di sviluppo che prevede che in ogni provincia d'Italia si debbano fare centri per la prova dei prototipi degli autoveicoli. Non riesco a capire questo meccanismo; mi domando a cosa serva aprire centri in tutte le province d'Italia quando si sa benissimo dove sono localizzate le industrie. È incomprensibile.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Non sono presenti in tutte le province.

SENESI: C'è un piano con tutte le citazioni necessarie.

Vi è, inoltre, uno stanziamento nel bilancio per il rilascio gratuito delle patenti ai dipendenti del Ministero; non capisco a cosa serva questa disposizione; si tratta di una mia curiosità. Sono stati stanziati 4.000 milioni per la fornitura gratuita di patenti.

Nella tabella in esame si mettono anche a disposizione 300 milioni per l'indagine statistica sull'autotrasporto merci e si sostiene che lo Stato italiano è stato più volte condannato dalla Corte di giustizia della CEE perchè non è riuscito a fare questa famosa rilevazione dal 1978 ad oggi, e l'ultima sentenza risale al 1985. 300 milioni sono pochi o tanti? Se siamo stati condannati, forse sono pochi visto che dobbiamo recuperare il tempo passato. Se invece questa cifra fosse solo una prima *tranche* per avviare l'indagine, credo che comunque sarebbe insufficiente; non c'è, inoltre, un'indicazione dell'attività da svolgere con una disposizione che renda tale attività obbligatoria. Io ritengo che lo stanziamento sia modesto perchè il numero degli autotrasportatori merci è sconosciuto, come del resto abbiamo rilevato nel corso delle audizioni fatte in questa Commissione durante l'indagine conoscitiva sull'autotrasporto merci. Penso che si corra il rischio di essere condannati anche il prossimo anno, se non ci si attiva in termini concreti.

Nella rubrica dell'Aviazione civile vi è uno stanziamento di 70 milioni per gli arredi di alloggi di servizio. Poichè ci ricordiamo di un famoso appartamento arredato da un funzionario delle Ferrovie a Reggio Calabria che ha speso un po' di più...

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Questi devono essere alloggi per proletari, in quanto sono previsti 70 milioni.

SENESI. Non mi sto riferendo alla quantità della spesa, vorrei solo sapere se esiste una disposizione nei vari dipartimenti in cui si preveda che si

debbano arredare gli appartamenti di servizio del personale. Visto che si è così rigorosi, vorrei sapere se è previsto l'arredo per gli appartamenti di servizio. Si tratta di una curiosità, vorrei sapere in quante disposizioni si prevede e in quali settori.

PRESIDENTE. Vengono arredati sempre gli alloggi dei carabinieri.

SENESI. Sono favorevole a concedere alloggi di servizio, quello che contesto è che gli italiani paghino l'arredamento. Sarebbe interessante sapere quanti sono gli appartamenti arredati con denaro pubblico.

Il relatore ha affermato che si segue un indirizzo di tagli sulle spese correnti. Non solo condivido le preoccupazioni del senatore Visibelli, ma aggiungo che si tratta di un bilancio nel quale si ipotizza - mi faccia cambiare opinione se sbaglio, signor Ministro - un graduale disimpegno da parte del Ministero in tutti i settori del trasporto in termini di finanziamento. Infatti, oltre ai tagli tradizionali annunciati, si nota una graduale riduzione dei contributi in conto d'esercizio in quasi tutti i settori. Il primo taglio viene fatto nel fondo per il trasporto pubblico urbano. Purtroppo stiamo lavorando in un momento in cui la Camera dei deputati ancora sta esaminando le misure di accompagnamento, ma si può comunque avere la conferma di un taglio di 480 miliardi. Il 31 dicembre, signor Ministro, scade il contratto di lavoro della categoria occupata in questo settore; la riduzione di 480 miliardi metterà in difficoltà le aziende del complesso. La motivazione di questo taglio è di razionalizzare il servizio tra ferro e gomma. Su questo siamo d'accordo; la questione che solleviamo, non solo noi ma l'intero comparto pubblico e privato, è che il provvedimento abbia gradualità nel tempo. Sappiamo che il Ministero ha avviato un'indagine conoscitiva con le Regioni per evitare doppioni tra ferro e gomma. Ho letto, inoltre, sui giornali che l'aumento delle tariffe dovrebbe essere attorno al 35 per cento; ci troveremo così in una situazione in cui l'attività di cassa delle grandi aziende di trasporto pubblico probabilmente reggerà per un arco di tempo contenuto, mentre saranno costrette a ridurre la loro attività alcune microaziende che comunque erogano un servizio di trasporto nel territorio, se non provvediamo a graduare i processi di riduzione del fondo.

Un provvedimento così rapido non solo non favorirà il risanamento previsto in 5 anni, ma con l'aumento di tariffa potremmo avere una caduta di utenza o un incremento dell'evasione nel pagamento dei biglietti perchè gli italiani risolveranno in questo modo il problema del biglietto a 1.200 lire in quanto si tratterà solo di un titolo di viaggio che nessuno verificherà. Questo è il dato più vero. Se volete far quadrare i conti, potete prevedere un aumento tariffario, ma approverete un bilancio che non verrà rispettato.

L'altro punto delicato di questo settore riguarda la legge che prevede i contributi aggiuntivi alle aziende di trasporto urbano ed extraurbano, la quale non ha ancora avuto una applicazione. Se la stima che ha fatto il Ministero è di 1.200 miliardi l'anno con una proiezione di 2.300 miliardi, mi domando, signor Ministro, cosa significa il taglio di 480 miliardi per il 1989 di fronte ad un baratro di bilancio di questo tipo. Allora, come si intende intervenire per sanare le aziende e magari chiuderne qualcuna se allegramente gestita? Non sto difendendo la cattiva gestione di un'azienda, ma dico che questo provvedimento è assolutamente improvvisato ed

irrazionale perchè non esiste ancora un piano regionale e urbano che elimini i doppioni di servizio. Come si intende risolvere questo passaggio?

Parlando anche con il senatore Rezzonico, abbiamo valutato l'ipotesi che questo studio fosse uno dei primi incarichi affidati al nuovo CIPE perchè solo così è possibile avere una autorità sovrana per eliminare il contenzioso. Lei sa meglio di me che la suddivisione del fondo nazionale spesso e volentieri è stata oggetto di rissa - almeno negli ultimi anni - fra le varie Regioni e che occorre una autorità superiore che indichi una ripartizione differenziata. Non so se verrà presentato un ordine del giorno specifico, certo contestiamo questo tipo di provvedimenti che si stanno portando ad approvazione con la legge finanziaria 1989. Denunciamo fin da ora il rischio che tali provvedimenti possano creare un contenzioso, e questo è necessario saperlo perchè il contratto precedente non è stato ancora applicato e sta per scadere quello nuovo. Si tratta di migliaia di dipendenti, e lei sa meglio di me che non è pensabile arrivare ad una situazione di tensione che potrebbe provocare forme di lotta che metterebbero in grave difficoltà il paese bloccando le aree urbane.

Il taglio dei finanziamenti in conto investimenti di 400 miliardi rappresenta un'altra questione. Credo che prevalentemente questi soldi furono spesi per autobus e mi auguro che nella riforma della legge n. 151 del 1981 - sulla quale anche lei, signor Ministro, aveva assunto l'impegno di presentare un apposito provvedimento in Parlamento - si studi una formula di finanziamento e di investimenti non solo finalizzati agli autobus, che pur sono necessari in quanto il parco vetture in alcune regioni è molto vecchio, ma che si parli anche di un finanziamento la cui durata triennale sia garantita. Vi è infatti un altro punto delicato di questo settore: a fronte di un'alta produzione delle imprese costruttrici, le aziende di trasporto non sono più in grado di fare piani triennali perchè, da legge finanziaria a legge finanziaria, appaiono e scompaiono i finanziamenti. L'anno scorso vi era una garanzia di 700-800 miliardi e quest'anno è stato tagliato il 50 per cento di tale quota, e di conseguenza saltano tutti i piani di rinnovo del parco rotabile, uno dei passaggi più delicati per il risanamento della gestione.

Per quanto riguarda le ferrovie concesse, non solo scivolano di un anno i finanziamenti che dovrebbero attivare l'accensione dei mutui ma, leggendo la relazione, si scopre che di tutti i provvedimenti di risanamento, e quindi di investimento in queste aziende, nel 1986 non c'è stato alcun finanziamento FIO perchè nessuno è stato giudicato sufficientemente idoneo per tale finanziamento. Successivamente, negli anni 1987 e 1988, si è arrivati a finanziare progetti che erano stati presentati, ma complessivamente solo un numero ridottissimo di ferrovie concesse è riuscito ad avere finanziamenti per risanare le aziende.

Abbiamo in discussione ancora un provvedimento e spero che, esaurito l'esame del disegno di legge finanziaria, la Camera dei deputati lo approvi, perchè, al di là dello scivolamento di un anno, siamo in presenza di 35 società di cui tre o quattro gestite autonomamente, mentre per le altre si prevedono commissari e nessun legame nè di servizio nè di investimento con il contesto ferroviario e automobilistico. Non voglio citare la realtà della Lombardia, ma ho passato le vacanze in Puglia e mi domando se la linea garganica che ferma a Peschici non potesse essere strutturata diversamente: per andare a prendere il treno bisogna andare a piedi in quanto si ferma in mezzo alla campagna, ad una distanza di 7-8 chilometri dal paese, e non c'è neanche una linea automobilistica di collegamento. Che senso ha mantenere

una linea ferroviaria così? Se si fosse ipotizzato un sistema circolare fino a Manfredonia avrei compreso le ragioni, ma in questo modo tanto vale chiuderla. Cito l'estremo Sud per non passare per una persona che parla sempre del Nord, ma potrei citare anche altre situazioni. Quello pugliese è un sistema assolutamente peculiare e viaggia ad una velocità ridottissima. I macchinisti, quando passano attraverso certi punti, sono costretti a guidare guardando fuori dal finestrino.

Inoltre, sarebbe interessante che lei ci facesse avere un rapporto sulla attività ministeriale relativamente al trasporto delle merci pericolose su strada e su ferro perchè a me consta che nè per la ferrovia nè per il trasporto su strada, oltre alle disposizioni di legge di accompagnamento, vi siano i piani di intervento in caso di rovesciamento o di cisterne o di autocisterne.

Sarebbe opportuno conoscere quali sono le sostanze pericolose che vengono distribuite e come le Ferrovie dello Stato si attivano per il pronto intervento in caso di incidenti. Ho sollevato questo problema anche nel corso dell'esame della legge finanziaria per il 1988, ma finora non ho ricevuto alcuna risposta. Mi consta che è stato trasportato del materiale a rischio di contaminazione per ferrovia.

Passando a trattare specificamente le problematiche relative alle Ferrovie dello Stato, sorvolando sulla questione dei tagli che il Ministro conosce benissimo, vorrei innanzi tutto riferirmi alla recente nomina del commissario a seguito delle vicende a tutti note. Sul nome di tale commissario ovviamente non esprimiamo giudizi, però vogliamo pregare il Ministro di accelerare i tempi di presentazione in Parlamento del disegno di legge di riforma delle Ferrovie dello Stato. Vorremmo inoltre assicurazione che il commissario svolga esclusivamente attività di amministrazione dell'Ente, cioè le funzioni proprie che competono ad un commissario, e che questi tre mesi previsti per la nomina del nuovo Presidente vedano la presentazione al Parlamento di un rapporto governativo sulle Ferrovie dello Stato. Da questa triste vicenda, infatti, emerge il fatto che si sta giocando sulle Ferrovie dello Stato e si stanno operando delle strumentalizzazioni che possono pregiudicare, al di là del fatto giudiziario, non solo le scelte del Parlamento in sede di riforma, ma addirittura la natura dell'Ente e la sua futura attività.

Vorrei ricordare al Ministro che anche con il precedente consiglio di amministrazione si sono registrati tentativi di modificare la struttura stessa dell'Ente con l'introduzione di soggetti esterni per attività che il Parlamento non aveva ancora preso in considerazione. Più volte il precedente Presidente venne in Parlamento ad annunciare scenari di attività molto interessanti ed attraenti che però avrebbero di fatto trasformato la natura delle Ferrovie dello Stato. Ora si leggono notizie e si registrano indiscrezioni fra cui quella della nomina di un consigliere delegato; tutto ciò attiene alla modifica della legge ed inoltre vi sono alcune iniziative che l'Ente aveva avviato e che siamo fortemente preoccupati che possano venire bloccate. Citerò un solo esempio: fra le priorità del piano generale dei trasporti il Parlamento aveva indicato quella degli interporti. La legge finanziaria dello scorso anno aveva stabilito dei finanziamenti che ora troviamo ribaditi nel disegno di legge finanziaria al nostro esame. Tali finanziamenti, infatti, non sono stati attivati in quanto non si è realizzata intorno alla loro utilizzazione la necessaria convergenza di opinioni. Il consiglio di amministrazione aveva deliberato una trasformazione dell'Istituto nazionale dei trasporti in una società a partecipazione

pubblica o mista. Questa proposta era in fase di valutazione e il Ministero del tesoro ha tenuto fermo il provvedimento. La procedura è quindi già avviata e vi sono delle realtà locali che hanno già attivato tutte le iniziative necessarie affinché decolli questo settore strategico degli interporti. Siamo preoccupati che, sulla base di tutte le discussioni in corso e delle vicende che hanno caratterizzato negli ultimi tempi la vita dell'Ente, questi provvedimenti trovino momenti di frenatura o di arresto. Sarebbe estremamente opportuno che, insieme al nuovo testo di legge, il Ministro fornisse al Parlamento elementi di valutazione circa le decisioni della precedente gestione e ci dicesse su quali iniziative già intraprese è d'accordo e su quali non lo è.

Occorre pertanto una proposta che venga dal Governo; non possiamo accettare che le decisioni assunte siano precostituite nella gestione commissariale. La scelta circa i nuovi eventuali *partners* dell'Ente, il nuovo Presidente e quindi tutta la nuova struttura dirigenziale, deve avvenire attraverso il filtro della nuova legge. È questa una richiesta che facciamo al Ministro e a tutti i colleghi, anche perchè dalla relazione del senatore Rezzonico emerge un rimprovero ai parlamentari e alla lentezza della loro attività che non avrebbe consentito di utilizzare i fondi della legge finanziaria per il 1988.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442*. La mia era un'autocritica, non un rimprovero.

SENESI. Visto che la maggioranza si autocritica per provvedimenti che avrebbe dovuto adottare in precedenza, vorrei che sulla questione delle Ferrovie dello Stato si realizzasse un passaggio tra Governo e Parlamento non eccessivamente lungo, perchè non possiamo accettare che il commissariamento duri oltre i tre mesi e ciò non sulla base di nostre valutazioni, ma delle esigenze e delle aspettative del paese che ha assistito alle vicende di questi ultimi giorni leggendo sui giornali anche dichiarazioni stravaganti, come quella che mette sotto accusa il consiglio di amministrazione nel suo complesso come se fossero stati tutti incriminati, mentre sappiamo che una parte dei membri di quel consiglio non è stata assolutamente coinvolta dalle vicende giudiziarie. È questo un rilievo che muove al quotidiano «La Repubblica» che sembra fare di ogni erba un fascio per un disegno ben preciso, mentre noi vogliamo che si tuteli chi è onesto, chi ha lavorato e continua a lavorare all'interno delle Ferrovie dello Stato, anche perchè non è possibile pensare di perdere intelligenze che ancora sono all'interno di quell'Ente. È quindi un dovere quello di rispettare i tempi e di dare chiarezza di risposte ai cittadini. Su questa vicenda si sono costruite molte aspettative ed anche qualche interesse forse non troppo nobile. Sarebbe opportuno che una volta tanto il Parlamento, ovviamente su indicazione del Governo, potesse dare agli italiani una risposta chiarificatrice.

Non vogliamo in questa sede denunciare scandali o strumentalizzare la situazione; vogliamo che venga fatta veramente trasparenza e che il Governo abbia il coraggio di presentare al Parlamento le vere linee in base alle quali intende muoversi, presentando anche delle proposte di trasformazione rispetto alle quali siamo disponibili ad entrare nel merito.

ULIANICH. Signor Presidente, svolgerò un breve intervento perchè sono alla mia quarta fatica in un giorno e mezzo di lavoro, non essendo il mio

Gruppo, come lei sa, numerosissimo e non avendo quindi disponibilità di ricambio per intervenire nei dibattiti sulle singole tabelle.

Mi permetto di esprimere il mio giudizio sulle questioni contenute nella relazione.

Su un punto sono perfettamente d'accordo con il relatore; sulla rilevanza assoluta che viene attribuita all'istituzione del CIPET. A questo proposito mi pare che la Commissione abbia in più occasioni ribadito la necessità che si giunga presto ad approvare il disegno di legge sulla materia.

Vi è inoltre una serie di elementi che può essere condivisibile o criticabile, ma su cui non mi voglio soffermare.

Debbo invece esprimere alcune considerazioni per quanto concerne la Nota preliminare.

Per comprendere un libro è necessario leggerne l'introduzione, ammesso che l'introduzione sia stata scritta dallo stesso autore del libro. Nel caso specifico è possibile non sussista una simile identità.

A pagina VIII della Nota preliminare sotto la voce «Consistenza presunta dei residui passivi» si legge: «La consistenza dei residui passivi presunti del Ministero dei trasporti al 1° gennaio 1989 è stata valutata in milioni 1.381.930, di cui milioni 231.753 per la parte corrente e milioni 1.150.177 per il conto capitale». Si tratta di cifre incredibilmente elevate.

Al penultimo capoverso della stessa voce si legge inoltre: «Rispetto al volume dei residui passivi di pertinenza del Ministero dei trasporti in essere al 1° gennaio 1988, si evidenzia una diminuzione di milioni 409.062». Non si entra assolutamente nel merito e non ci si chiede per quale motivo si siano formati i suddetti residui passivi.

Signor Ministro, se lei, come mi auguro, ricoprirà ancora questa carica durante la discussione dei prossimi documenti finanziari, la invito a non elencare semplicemente questi dati, ma a spiegare anche per quale motivo si siano potuti accumulare dei residui passivi così ingenti. Il Parlamento deve essere informato non in linea generica ma in modo tale da comprendere come procedono effettivamente le cose.

Come ha già ricordato la senatrice Senesi, è necessario avanzare alcune precisazioni sulle statistiche. Si tratta di una questione estremamente grave anche perchè siamo stati condannati dalla Corte di giustizia della CEE con la sentenza dell'11 luglio 1985.

Siamo stati condannati perchè a quell'epoca non avevamo ancora concluso un'indagine di tipo statistico. Da quella data sono passati tre anni ma l'atto dovuto non è stato ancora compiuto.

Signor Ministro, la previsione di 300 milioni è assolutamente insufficiente. Non è possibile pensare che con questa somma si possano elaborare delle statistiche. È vero, ministro Santuz, che il Ministero della marina mercantile nel suo bilancio ha stanziato soltanto 5 milioni a favore dell'indagine statistica. Ho già sottolineato ieri questo aspetto, ma comunque ciò non giustifica lo stanziamento al nostro esame. Dobbiamo però ricordare che lo stanziamento della Marina mercantile riguarda soltanto l'acquisto di schede.

È un comportamento poco serio e lei, signor Ministro, che è una persona seria, non dovrebbe permetterlo. Non voglio affermare che lei sia personalmente responsabile del bilancio: conosco l'itinerario tecnico che

percorrono questi documenti. Tuttavia il Ministro dovrebbe assicurarsi almeno la paternità del bilancio sul piano politico.

Non possiamo tollerare simili negligenze perchè non degne di un paese della Comunità, soprattutto alle soglie del 1992.

Nè dobbiamo dimenticare che i nostri vicini posseggono delle strutture estremamente sviluppate sia sul piano tecnico che su quello amministrativo per quanto riguarda i trasporti. Cito soltanto l'esempio della Germania federale. Non possiamo dunque permetterci di agire con una simile indifferenza.

Su altri elementi vorrei richiamare l'attenzione del Ministro.

A pagine XXII della tabella 10, alla voce «Trasporti e impianti fissi» si legge: «a) Ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa». Si evince che le suddette ferrovie sono 35 per uno sviluppo complessivo di oltre 3.500 chilometri. Ritengo che anche su questo punto sia necessario giungere a conclusioni estremamente precise. È necessario avere idee molto chiare su cosa si voglia fare con i 3.500 chilometri di sviluppo ferroviario.

Si precisa inoltre che il materiale è alquanto antiquato, risalendo l'ultimo parziale ammodernamento agli anni '50. Voglio sottolineare, signor Ministro, gli eufemismi contenuti in questa proposizione. Desidero ricordarle che i parlamentari sono persone serie; gli uffici del Ministero non possono trattarci in questo modo. Sono dei veri e propri insulti che ci vengono rivolti, forse in buona fede, ma comunque insulti. I fatti devono essere enunciati con estrema chiarezza e con rigore scientifico. È necessario che vi sia una chiara volontà politica sul destino di queste 35 ferrovie e sui relativi 3.500 chilometri di sviluppo ferroviario. Quali idee ha concretamente il Governo in proposito? Quali provvedimenti pensa di emanare per sanare questo stato di cose?

Certamente non si può affrontare compiutamente questo discorso nella sede odierna poichè esso è estremamente complesso. Sostengo però che è indispensabile che il Ministro fornisca delle precisazioni.

Per quanto riguarda le funivie, nella tabella 10 si legge che: «Gli impegni dell'amministrazione nel settore degli impianti a fune saranno, anche nel corso della gestione dell'anno 1989, finalizzati sia all'aggiornamento della normativa sia al campo operativo ed alla verifica della sicurezza degli impianti». Ritengo che questo piano non ci si preoccupi sufficientemente di prevenire gli incidenti che possono verificarsi nell'uso della funivia. Se questo programma dovesse essere realizzato in modo conseguente, sarebbe necessario operare verifiche delle revisioni e degli aggiornamenti compiuti e delle caratteristiche tecniche adottate. La prego, signor Ministro, di inserire nelle note preliminari della tabella per il prossimo esercizio finanziario alcune precisazioni su questo argomento.

Voglio infine comunicare al Ministro e alla Commissione una perla contenuta nella tabella 10. A pagina XXX si trova una tabella sotto il titolo: «Elenco dei capitoli di parte corrente per i quali il tasso di variazione applicato è significativamente diverso da quello indicato per le spese di parte corrente nel documento di programmazione economico-finanziaria». Vi è anche un sottotitolo: «Articolo 2, comma 4, della legge n. 362 del 1988». Che cosa vuol dire?

Nell'elenco che segue leggiamo, come percentuali di aumento (perchè è di questo che si tratta), al capitolo 1553, corrispondente a: «Compensi per speciali incarichi», 50 milioni, con una percentuale di aumento pari a 100.

Ancora più avanti, al capitolo 1561, denominato: «Funzionamento e manutenzione della biblioteca, eccetera» troviamo 5 milioni di differenza - previsione per il 1989 di 15 milioni -, quindi una percentuale di aumento pari a 50. Anche con questo 50 per cento siamo molto al di sopra di quanto previsto dall'articolo 2, comma 4, della legge n. 362 del 1988. Se si sommano le percentuali con quel 100 e con quel 50, per 9 voci, si ha la media del 27,7 per cento: immaginate quei 5 milioni e quei 50 milioni come riescono a proiettare in alto, per chi non distingue, le percentuali!

Se invece si tolgano il 100 per cento e il 50 per cento, vien fuori un 14 per cento di media: con una differenza di quasi 14 punti.

E ciò, signor Ministro, non è serio, particolarmente se andiamo a vedere come si presenta il capitolo 1561 (glielo voglio leggere): «Funzionamento e manutenzione della biblioteca - Acquisti di libri, riviste, giornali ed altre pubblicazioni»; e ciò, appunto, con 15 milioni. Si tratta di vignette; sarebbe opportuno che nel prossimo esercizio finanziario ci si astenesse da simili giochi puerili che gettano discredito sulle istituzioni.

Vorrei toccare, di corsa, altri problemi.

Il materiale carrabile, signor Ministro, in talune zone del Paese non è degno di una umanità civile. Ho visto al Sud, da Roma in giù, vetture «antiche», che dovrebbero esser collocate nel museo delle ferrovie italiane e circolano tuttora. Abbiamo dei progetti faraonici per le alte velocità e non abbiamo ancora il minimo di civiltà per vetture che siano adatte a uomini degni di tale nome.

Ho visto viaggiare talvolta, durante l'estate, in simili antiche vetture persone che poco avevano di umano, aggrappate a respirare aria dai finestrini. In Francia - prendiamo solo un caso - le seconde classi hanno l'aria condizionata, tutte le vetture hanno l'aria condizionata; i treni che vanno al Sud non l'hanno. A me è capitato di viaggiare con un «Intercity», uno di quei treni nuovi che coprono permanenza di realtà vecchia, con nome nuovo: poichè faceva un caldo pazzesco, sono andato dal capotreno e gli ho chiesto se si poteva far funzionare l'aria condizionata; il capotreno, ridendomi in faccia, mi ha risposto chiedendomi dove fosse l'aria condizionata, aggiungendo che quella era una vettura di prima classe che l'aria condizionata non se l'era mai sognata. E si trattava di un «Intercity».

Allora certi piani faraonici potrebbero avere senso se significassero non soltanto il trasporto di persone che hanno denaro, di *managers*, di professionisti, e così via ma anche il trasporto celere di merci; noi invece abbiamo bisogno del minimo vitale per quel che concerne la dignità del cittadino italiano, soprattutto in certe zone del paese.

Io mi associo poi quanto è stato detto dalla collega Senesi circa le merci pericolose. Un solo esempio: mi sono trovato a passare sull'autostrada «Napoli-Roma» mezz'ora dopo che un camion pieno di bombole, scavalcato il *guard-rail*, aveva scaricato centinaia di bombole sull'asfalto e aveva sfondato una serie di vetture; per fortuna quelle bombole non sono esplose: ma dov'è la sicurezza? Questi camion dovrebbero andare a velocità sorvegliatissima; ma chi vigila? E poi leggiamo di incidenti in modo pericolosissimo.

Non so come lei possa intervenire signor Ministro, su questo piano, ma aggiungo la mia alla osservazione della senatrice Senesi.

Concludo dicendo, signor Ministro, che è ora di uscire dalla stagnazione della lottizzazione. Ho molta fiducia in lei, che è persona competente ed

onesta, anche per quanto concerne la ricomposizione dello *staff* dirigenziale delle Ferrovie dello Stato, che ora è stato sciolto, distinguendo gli onesti e i capaci dai disonesti e dagli incapaci. È ora che si giunga a inserire persone oneste e capaci in ambito di amministrazione, di imprenditorialità, di tecnica. Sono certo, signor Ministro, che ella non solo lavorerà in questa direzione, ma riuscirà anche a dare al paese credibilità nell'amministrazione dell'azienda delle Ferrovie dello Stato.

VISCONTI. Intervengo brevemente, signor Presidente, perchè rimanga agli atti la considerazione che farò ad integrazione di quanto ha già detto la collega Senesi.

Nella relazione estremamente positiva del senatore Rezzonico c'è un passaggio sul quale credo che dovremmo discutere e sul quale il Governo, e quindi il Ministro, dovrebbe pronunciarsi per farci capire esattamente come ci si intende muovere in futuro.

La grande questione - reale - che solleva il collega Rezzonico è quella dei residui passivi. Quella che propone non è una soluzione accettabile: non può essere lo svincolo della strumentazione ad accelerare la spesa pubblica, forse soprattutto nel settore dell'intervento ferroviario.

La resistenza che in alcune occasioni si manifesta da parte degli enti locali il più delle volte è giustificata.

Essa nasce perchè non si utilizza uno strumento assai valido quale quello della verifica dell'impatto ambientale, che non significa solo verifica in termini di compatibilità con altri vincoli del territorio, ma anche salvaguardia di risorse economiche estremamente importanti.

Le voglio fare un solo esempio, signor Ministro, quello della linea «Est-Vesuvio» che incontra grandi difficoltà nella sua realizzazione. Noi ci troviamo ad attraversare, con questa infrastruttura, un'area che dal punto di vista agricolo è estremamente importante, perchè unica al mondo: quattro produzioni all'anno.

Ebbene, che cosa si chiede? Permeabilità della struttura, posto che un'azienda agricola vive su 3.000-4.000 metri quadrati; si chiede, pertanto, un impegno minimo della infrastruttura e, quindi, di procedere in sopraelevata.

Occorre l'impegno almeno per le infrastrutture. Il punto è allora di mettere d'accordo regioni, province, comuni e ente Ferrovie dello Stato secondo quanto è previsto nell'accordo di programma, affinchè si trovi una soluzione che dal punto di vista degli investimenti potrebbe anche apparire in un primo momento non accettabile (si prevedono 30 milioni in più), ma in una valutazione complessiva potrebbe risultare estremamente economica: si salvaguarda, infatti, il livello occupazionale. Questo è estremamente importante.

POLLICE. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, intervengo velocemente perchè credo che tornerò sulla questione, che ritengo estremamente importante: mi riferisco a tutto il settore dei trasporti, sul quale farò una riflessione complessiva nella relazione di minoranza che presenterò.

L'elemento che più mi preoccupa per questo settore, signor Ministro, è sicuramente quello del trasporto ferroviario. Come è ovvio, dal tipo di trasferimento e dalle cifre che si riscontrano nelle tabelle si può presupporre che ancora per un po' di tempo - ma io penso per diversi anni - le Ferrovie

dello Stato saranno gestite attraverso alcune scelte di contenimento della spesa. In tal modo si sacrificano lo sviluppo di tale Ente ed il conferimento di mezzi che dovrebbero corrispondere al piano generale dei trasporti, nonostante quello che si dice in tutti i discorsi.

Sorvolo sulla questione di fondo perchè ritengo che i colleghi la conoscano meglio di me, al di là delle questioni sollevate dagli ultimi avvenimenti, tuttavia devo rilevare che il Governo nel suo complesso guarda le Ferrovie dello Stato come un grosso peso da scaricare. Questa è la realtà: se il Governo non avesse in mente di consegnare in tempo medio-breve le Ferrovie dello Stato in mano ai privati non porterebbe avanti una politica così miope. È possibile che le strategie cambino nei prossimi mesi o nei prossimi anni, però non si può pensare ad uno sviluppo delle Ferrovie dello Stato e ad una politica del trasporto pubblico tagliando in un settore dove non bisogna assolutamente ridimensionare le spese.

Forse lo scandalo recente delle cosiddette «lenzuola d'oro» è arrivato per voi al momento giusto - questa è la chiave di lettura che devo usare - in quanto in tal modo voi potete consegnare in mano ad un *manager* privato questo Ente. Spero che Schimberni venga al più presto in Commissione insieme al Ministro a discutere le sue linee di fondo. Non mi sembra questo il momento di esprimere giudizi sulla persona o sulla scelta che il Governo ha compiuto e che il Ministro dei trasporti ha perorato; voglio solo notare che anche come *manager* privato a mio avviso non è stato molto brillante. Tuttavia, vedremo a tempo debito tutta questa situazione.

In linea generale devo rilevare che la filosofia che sottende le scelte dei documenti finanziari in esame è quella di un taglio netto al trasporto pubblico e di una valorizzazione di fatto del trasporto privato. Ci sono state fornite alcune cifre molto parziali riguardo all'aumento lieve del trasporto merci, pur se nulla è stato fatto per il settore, ma solo come effetto indotto della situazione internazionale. Pensiamo cosa sarebbe potuto succedere se fosse stata compiuta una scelta strategica al fine di incentivare l'aumento del trasporto merci!

Per quanto riguarda il trasporto delle persone, la politica attuata dalle Ferrovie dello Stato e quindi dal Ministero dei trasporti, che ha il compito di controllare e di effettuare il sindacato ispettivo su tale Ente, si è rivelata molto una politica di immagine. Senza voler criticare le scelte del passato, tale politica ha prodotto un abbandono - e continua a farlo - del trasporto pubblico nel suo vero concetto, che riguarda appunto il trasporto delle persone che hanno bisogno di recarsi al lavoro o comunque di spostarsi. Il nostro paese - si afferma - fa ricorso complessivamente al trasporto pubblico e questo è vero; tale fenomeno è legato anche alla conformazione geografica dell'Italia, ma bisogna considerare il pendolarismo indotto, in seguito al quale metà del paese si è trasferito dal Sud al Nord e non aspetta altro che trasferire l'intera famiglia, le proprie cose, eccetera e questo sconvolge l'assetto demografico. Infatti gli stranieri che vengono in Italia trovano che i mezzi pubblici (i treni, gli aerei, le strade) sono sempre affollati e non riescono a capirne il motivo. È la storia del nostro paese che ha registrato grandi trasferimenti di massa e grandi ritorni, pure se le radici restano sempre nel luogo d'origine. Se non si capisce questa esigenza dei trasporti, non si capisce neanche perchè c'è una grande mobilità interna. Bisogna prestare molta attenzione a tale fenomeno, perchè se il trasporto pubblico non soddisfa pienamente queste esigenze si fa ricorso al trasporto privato,

prevalentemente su gomma, con conseguente aumento di domanda di automobili e di intasamento del traffico su strada.

Inoltre il trasporto pubblico si svolge solo su alcune assi. Tutta la gestione del presidente Ligato delle Ferrovie dello Stato si incentrava sul rafforzamento del collegamento tra Roma e Milano. È chiaro che a lungo andare in tal modo crescono i «rami secchi», che però non sono un'invenzione di qualcuno, ma il risultato di una scelta politica e gestionale degli ultimi anni. Occorre ripristinare alcune linee ferroviarie. Ma perché l'operaio non deve poter prendere il treno tra Milano e Lodi e poi magari utilizzare la metropolitana per raggiungere il posto di lavoro? Adesso nella maggior parte dei casi utilizza l'autostrada o la strada provinciale e raggiunge il posto di lavoro in macchina.

Il relatore Rezzonico conosce perfettamente tutto il trasporto che si svolge a nord di Milano, che cresce in via esponenziale rispetto allo sviluppo della città e delle attività imprenditoriali. I dati non sono esaltanti, le carrozze ferroviarie sono molto vecchie (come quelle del Mezzogiorno) e la gente non le utilizza. La gente potrebbe arrivare alla Stazione Nord di Milano e prendere la linea 2 della metropolitana per raggiungere il posto di lavoro in breve tempo; ma questo è avveniristico se rapportato ad altre realtà. Se si fa altrettanto, se si realizza il quadruplicamento della Milano-Lodi, si arriva alla fermata della metropolitana di Rogoredo e si evita il trasporto su strada. Cito questa zona perché la conosco, ma si può considerare anche Roma, Napoli e le altre grandi città. Non c'è stata allora attenzione particolare per il trasporto pubblico, vi è stata una delega in bianco alle Ferrovie dello Stato, e la riappropriazione del controllo non significa ritorno al passato. Ci si rivolge invece ad un *manager* privato, ed io ho l'impressione che la delega non sarà in bianco ma in «superbianco» e questo non va assolutamente bene, poiché si tratta di una gestione pubblica e di un controllo statale.

La seconda questione che vorrei sollevare riguarda il trasporto aereo civile. Sono convinto - e spero che lo siano anche i nostri governanti - che la struttura geografica dell'Italia comporta un sistema di piccole strutture efficienti con piccoli aerei che colleghino il territorio nazionale velocemente e non una volta al giorno. Vado una volta ogni 15 giorni in Calabria ed in Sicilia e quando arrivo all'aeroporto di Lamezia Terme mi sembra di impazzire; si tratta di una struttura che può ospitare 1.500 passeggeri all'ora e ospita invece 3 aerei al giorno con costi di gestione simili a quelli dell'aeroporto di Baltimora. È un esempio di sperpero di denaro. Non esistono neanche i bagni pubblici e non vi è un bar da paese civile; sabato scorso sono rimasto 7 ore in quell'aeroporto, c'era da perdere il sonno. Nell'aeroporto di Milano 7 ore sono tranquillamente gestibili, a Lamezia Terme invece si rischia un infarto: ripeto è un aeroporto carato per 1.500 passeggeri all'ora e noi non abbiamo bisogno di queste strutture, abbiamo necessità di piccoli aeroporti efficienti con tanti piccoli aerei. Siccome la domanda di trasporto aereo aumenta perché il costo del tempo è impagabile, vedrei anche un ritorno per l'impresa privata. Il bilancio al nostro esame, invece, è basato solo sugli aeroporti di Milano e Roma in funzione dei campionati del mondo del 1990. È roba che mi fa accapponare la pelle; un paese che si vanta di essere la quinta potenza economica mondiale ha delle strutture da Terzo mondo, e sta lavorando esclusivamente per i campionati del mondo di calcio. Sono cose incredibili.

Lei, signor Ministro, è persona di buon senso ma è ugualmente cascato in questa vicenda. Odio non la scadenza del 1992, del confronto con gli altri paesi europei, ma la scadenza del '90. È roba da generali dell'Argentina.

L'aeroporto di Linate sta esplodendo; arriveremo ad una collisione, pur augurandomi che non avvenga, nel cielo di Linate o a qualche grande disastro - si parla infatti di un aereo al minuto - se non si provvederà.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Avevo bloccato tutto, ma ho rischiato il linciaggio.

POLLICE. Bisognerebbe trasferire il trasporto a media portata a Malpensa, realizzare il collegamento Milano-Malpensa che si continua a promettere e non si fa mai; Malpensa sarebbe in grado di sopportare tutti i voli diretti in Europa. Perché cose che sono di buon senso e di ragionevolezza non si fanno? Si deve subire il ricatto delle compagnie aeree quando si tratterebbe di decisioni che il Ministro potrebbe prendere tranquillamente, trasferendo il trasporto, almeno quello europeo a media portata, su Malpensa che, senza raddoppio della pista, sarebbe in grado di sopportare questo tipo di collegamento. Tutt'altro, assieme ad un sistema di strutture aeroportuali piccole ma efficienti, darebbe al nostro Paese una struttura dignitosa.

In Lombardia abbiamo tre aeroporti - il presidente Bernardi forse non conosce questi problemi perché si occupa in particolare delle ferrovie - che sono quelli di Orio al Serio, di Malpensa e di Linate.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. È un sistema.

POLLICE. È un sistema sulla carta, lo diventa se il Ministero lo decide, non sono gli esperti del settore dei trasporti a decidere che è un sistema. Quando c'è la nebbia, Linate diventa ingestibile; a Orio al Serio non avete speso una lira, non è in grado di sopportare più di un certo numero di aerei al giorno, e si va a finire a Torino o a Genova. Sono anni che si programmano spese e si spendono soldi. Ogni tanto si parla di programmazione di sistemi integrati ma non si fa assolutamente niente. Denuncerò questa situazione fino a quando avrò voce.

Mi soffermerò in seguito sul capitolo relativo alle Ferrovie dello Stato.

MARIOTTI. Sono in perfetto accordo con quanto ha espresso il relatore, che ringrazio per la chiarezza della sua esposizione.

Vorrei sottoporre all'attenzione del Ministro solo alcuni aspetti, affinché sia ancora di più rafforzata un'esigenza che è emersa negli interventi di coloro che mi hanno preceduto e che continua insistentemente ad essere evidenziata nelle relazioni, nei suggerimenti, nelle iniziative di questa Commissione. Riguarda il far sì che il piano triennale dei trasporti abbia attuazione vera e sia realmente collegato con le istanze regionali, con le iniziative e i programmi regionali.

Credo sia già stato sottolineato da altri che la costituzione del CIPET può rappresentare un passo importante, non rituale, perché l'entrata più completa in Europa deve trovarci pronti e in possesso di strumenti adeguati per far fronte alle molteplici esigenze di un settore complesso come questo. Credo infatti si tratti di uno dei settori più complessi dell'attività di Governo e in generale della vita del paese.

Signor Ministro, uno degli aspetti che il relatore ha affrontato è quello di una inversione di rotta, per quanto possibile, per un riequilibrio tra il trasporto su gomma e quello su rotaia. Ci auguriamo che tutto ciò abbia attuazione anche in riferimento ad una diversa politica delle Ferrovie dello Stato. Abbiamo apprezzato le dichiarazioni che lei ha reso circa la volontà del Governo di intervenire incisivamente per consentire il miglior funzionamento delle Ferrovie dello Stato. Auspichiamo che tale intervento sia adeguato alle esigenze non rinviabili di un comparto strategico del settore trasporti. A tal proposito vorrei anche ricordare, come ho già fatto altre volte, che, insieme ai problemi di gestione che oggi sono di natura preminente, è ancora una volta necessario porre all'attenzione l'esigenza di tener conto delle alte velocità, dei collegamenti rapidi, ma anche del completamento di quella rete delle ferrovie che nel nostro paese non si può realizzare compiutamente senza l'attuazione delle cosiddette trasversali: mi riferisco alla linea Falconara-Orte e in modo particolare alla linea Pontremolese, linea che, nonostante le posizioni talvolta non chiare e le affermazioni di sostegno alla realizzazione della galleria di valico, rimane ancora in predicato e non si sa se sarà realizzata.

Il suo predecessore, in una riunione svolta alla presenza di tutti i rappresentanti delle autonomie locali, affermò che il Governo era intenzionato a realizzare questa opera, però ho l'impressione che vi sia un rimpallo di responsabilità fra gli enti e il Governo e sarebbe opportuno che la questione si chiarisse e si definisse anche nel senso indicato dal Parlamento in sede di esame della scorsa legge finanziaria, uno degli ultimi passaggi di una annosa questione.

Questa sera ho ascoltato con piacere un riferimento agli aeroporti minori e credo sia necessario intervenire in tale direzione. Voglio fare due esempi anche per uscire dall'area milanese che oggi ha egemonizzato il dibattito in Commissione proprio per la abbondante presenza di parlamentari lombardi. Vi sono dunque due aeroporti che possono costituire un utile collegamento con le isole e con altre località del nostro Paese: si tratta di Albenga e Sarzana (con l'aeroporto di Luni) che potrebbero entrare compiutamente in quel sistema ricordato molto opportunamente dal senatore Pollice. Ho citato due esempi, ma se ne potrebbero fare degli altri e mi sono riferito a questi due casi trattandosi di aeroporti svincolati da quei condizionamenti che invece interessano altre località del paese, quali la nebbia, i venti e così via. Questi aeroporti potrebbero essere importanti non solo per il trasporto dei passeggeri, ma anche per il trasporto di merci pregiate e deteriorabili che hanno attinenza al traffico tra la penisola e le isole.

Ovviamente non trascurò tutte le altre necessità di collegamento e tutti gli altri problemi del trasporto.

Per concludere vorrei sottolineare la questione del trasporto locale relativamente al riesame della legge n. 151 del 1981 e sollecitare il fattivo interessamento di tutti i Ministeri che hanno voce relativamente a questo comparto circa la predisposizione del provvedimento sul CIPET. Abbiamo già preso in considerazione la necessità di coinvolgere vari Ministeri, quelli strettamente legati al trasporto e anche altri come quello per il Mezzogiorno e per le aree urbane. A tal proposito, per quanto riguarda il traffico urbano, che ha attinenza diretta con il trasporto locale di passeggeri, crediamo che un diretto intervento del Ministero delle aree urbane possa essere di estrema

utilità, come si è verificato quando nell'elaborazione della legge sui parcheggi abbiamo affrontato una tematica messa in evidenza anche dal relatore e relativa alle metropolitane leggere.

In conclusione, esprimendo il voto favorevole e l'adesione alle linee indicate dal relatore, vorrei che questi aspetti da me evidenziati fossero tenuti nella massima considerazione dal Ministro e entrassero nell'attività e nei programmi del Ministero in maniera diretta e determinante per la loro concretizzazione.

**PRESIDENTE.** Il senatore Visibelli mi ha sollecitato una audizione sui problemi del trasporto e desidero dire che appena sarà possibile iscriviamo all'ordine del giorno dell'ufficio di Presidenza il problema della fissazione di una data per una audizione dell'Istituto nazionale dei trasporti, della CIT e della Banca nazionale dei trasporti, società il cui capitale azionario è completamente delle Ferrovie e delle quali, dunque, i ripiani di bilancio sono a carico delle Ferrovie stesse.

Vorrei anche, signor Ministro, che lei si attivasse su un certo fronte. Il trasporto urbano è anche di nostra competenza oltre che rientrare tra i compiti del Ministero per le aree urbane. Alla Camera dei deputati è stato approvato un emendamento proposto dai parlamentari verdi relativamente al capitolo dell'ambiente che prevede l'impegno di 60 miliardi da spendere in tre esercizi finanziari (1989, 1990, 1991) per autobus a metano. Vorrei pregarla di informarsi presso la Motorizzazione, abilitata alla omologazione dei veicoli, in quanto a me non risulta che in nessuna parte del mondo siano stati omologati autobus a metano. Tra l'altro il metano è un gas che per essere utilizzato come energia deve essere portato allo stato liquido ad altissima compressione e presenta dunque pericoli grandissimi, tanto che per la legge di tutela contro gli incidenti i locali chiusi non possono contenere questo gas perchè il pericolo di una esplosione sarebbe pari ad una bomba atomica.

Non posso immaginare che si voglia realizzare nei grandi parcheggi di autobus urbani, come quello di Roma situato di fronte al Ministero della pubblica istruzione, una concentrazione di bombole di metano perchè ciò potrebbe costituire un pericolo estremamente grave. Mi risulta inoltre che la conversione degli autobus dal gasolio al metano sia ancora in una fase che non può neanche essere definita sperimentale. Ci sono alcune piccole officine che stanno operando dei tentativi non ancora omologati. Sono d'accordo sul fatto che si debba andare verso gli autobus ecologici, ma riterrei opportuno un emendamento affinché i fondi vengano spesi non per incentivare tante piccole officine ognuna delle quali agisce a modo suo creando situazioni di difficoltà, ma per una sperimentazione di autobus ecologici che potranno essere elettrici, a metano, a benzina verde.

Passando ad altro argomento, devo dichiarare la mia estrema preoccupazione per il fatto che a fine 1988 sono stati raggiunti i valori di traffico previsti dal piano generale dei trasporti per il 2000. Si è verificato un incremento di traffico dal 1985 al 1986 del 71,4 per cento e del 50 per cento dal 1981 al 1988. Se proiettiamo questi dati verso il futuro è facile immaginare quale sarà la situazione effettiva nel 2000. In queste condizioni, abbiamo inoltre una rete stradale insufficiente ed il primato assoluto in Europa per quanto attiene alla densità veicolare: 75 veicoli per chilometro contro 28 del Belgio, 30 della Francia, 57 della Germania, 47 della Grecia, e così via.

Lei, signor Ministro, il 21 luglio del 1988 in Commissione bilancio qui al Senato parlò di un'estensione di 16.000 chilometri di ferrovia elettrificata e a doppio binario pari a poco più del 23 per cento del totale, mentre quella non elettrificata a semplice binario costituisce più del 30 per cento del totale ed il 15 per cento soltanto è costituito da ferrovia con impianti tecnologicamente avanzati. Inoltre più del 30 per cento del materiale rotabile ha più di 30 anni. Tutto ciò realizza innanzi tutto uno squilibrio a favore della strada rispetto alla ferrovia. Infine vi è il settore della portualità che è arretratissimo ed un trasporto aereo per merci e passeggeri che sta esplodendo. La stampa ha parlato di un miliardo di passeggeri in transito negli aeroporti europei e di 3 miliardi previsti per il 1992. A questo proposito va riconosciuto al Ministro il merito di aver liberato alcuni corridoi aerei in precedenza riservati alle forze armate.

Inoltre vi è un ulteriore squilibrio all'interno del comparto delle ferrovie, perchè il 61 per cento del traffico ferroviario si concentra su una percentuale di tratte ferroviarie pari al 18 per cento. Recentemente in un'audizione l'ingegner Incalza avvertiva che si sta creando un'area forte nel Nord d'Italia avente caratteristiche di autonomia per la strutturazione degli interporti, delle strade, delle autostrade in una zona che comprende l'Emilia, la Toscana, la Liguria, il Veneto, la Lombardia e il Piemonte, allungando così la distanza tra il Nord ed il Sud.

Senza entrare nel merito della crisi che ha toccato le Ferrovie dello Stato, rispetto alla quale preciso soltanto che anche io ero favorevole ad un intervento legislativo che arrivasse prima di procedere alla revisione dei vertici dell'Ente stesso, ho l'impressione che si sia parlato di alta velocità fino ad oggi in modo forse improprio. Essa altro non è che un raddoppio della linea ferroviaria che collega il Nord ed il Sud, l'Est e l'Ovest del Paese. Così com'è avvenuto per le autostrade, per alcune tratte ferroviarie, come ad esempio la Torino-Venezia, siamo costretti alla terza corsia. Quindi appare più opportuno parlare di raddoppio, di possibilità di sgravare e rendere più agevole il traffico senza insistere nel voler parlare di alta velocità. Si tratta di una questione fondamentale perchè se il vecchio consiglio di amministrazione ha sbagliato più a livello di immagine che nella sostanza, appare ora opportuno che il Parlamento conosca la strategia di rafforzamento della ferrovia per evitare la monodalità del trasporto passeggeri e merci.

Per quanto riguarda il CIPET, il Parlamento sta facendo la sua parte. Si è realizzato un consenso generale da parte di tutte le forze politiche su un testo. Tuttavia si è verificato un intoppo in sede di Commissione bilancio a proposito della formazione di un fondo unico presso il Ministero del tesoro. La mia opinione personale è che, se non si raggiunge un accordo sul «rubinetto» della spesa che consenta di esaminare e valutare le priorità e le cose da fare, sarà inutile pensare a un'ipotesi di programmazione dei trasporti, perchè poi ogni Ministero e ogni regione utilizzerà per conto proprio le risorse stravolgendo il canone di previsione programmatica che il Parlamento potrebbe dare. Su questo punto chiediamo che il Governo, non in contrasto con il Parlamento, bensì collaborando con noi, trovi un'ipotesi perchè ogni Ministero che direttamente o indirettamente si interessa delle problematiche dei trasporti possa trovare un modulo calibrato affinché il CIPET funzioni veramente, cosa di cui ogni giorno di più si sente la necessità.

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442*. Signor Presidente, nella discussione odierna mi è parso di cogliere un elemento positivo nel senso che su alcune delle idee-forza presenti nell'orientamento del Ministero ed espresse anche nella relazione vi è una concordanza tra le varie forze politiche, mentre soltanto su alcuni aspetti di dettaglio si possono registrare elementi di dialettica politica. Poichè una parte del lavoro che auspichiamo e degli obiettivi che ci proponiamo dipende anche dall'andamento dei lavori parlamentari, penso che ci troviamo di fronte ad una opportunità da cogliere, visti i larghi consensi che si registrano in particolare sul disegno di legge relativo al CIPET. È evidente che per accelerare il processo di approvazione del disegno di legge potremmo anche chiedere che esso venga assegnato alla Commissione in sede deliberante o almeno redigente al fine di rendere operativi, per quanto riguarda il Senato, i tempi previsti per l'approvazione di questo strumento che tutti considerano importante. A quanto è stato finora detto, vorrei aggiungere che sarebbe opportuno assegnare al CIPET - e preannuncio al riguardo la presentazione di un ordine del giorno - un'autorità propria in ordine alla riparametrazione dei criteri di cui alla legge n. 151 del 1981, anche alla luce di quanto ha affermato la senatrice Senesi per quanto attiene al superamento della spesa storica. Attualmente infatti i fondi vengono assegnati alle Regioni secondo parametri tradizionali che non tengono conto delle modifiche che sono intervenute sul territorio in ordine alla mobilità di passeggeri e merci. In questo senso il CIPET appare lo strumento adatto per realizzare questa attività di verifica, affiancandosi al comitato interregionale che è la sommatoria delle più disparate esigenze presenti sul territorio.

Nell'ambito del disegno di legge di riforma delle Ferrovie dello Stato appare opportuno ridisegnare i rapporti tra l'Ente, le ferrovie concesse e le istituende società miste a livello delle singole regioni. Per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, convengo anch'io sull'opportunità che a tempi brevi si addivenga ad una legge di riforma, e voglio precisare che in merito apprezziamo l'opera svolta dal ministro Santuz. So che una bozza di disegno di legge è già all'esame del Governo; debbo però sottolineare che una decisione deve essere presa celermente proprio per evitare una gestione commissariale che rischia di distrarre la nostra attenzione dai temi più scottanti.

Per quanto riguarda la riduzione dei fondi di investimento, debbo precisare che indubbiamente per l'esercizio del trasporto pubblico locale è estremamente preoccupante la riduzione del fondo delle sovvenzioni di esercizio. Vi è stato un consolidamento dei debiti pregressi. Ritengo che la riforma della legge n. 151 del 1981 dovrà affrontare organicamente la materia, creando le premesse affinché la riorganizzazione del settore generi il tanto auspicato equilibrio economico.

Per quanto riguarda l'aviazione civile, è indispensabile rivedere i criteri con cui opera la Commissione che decide in ordine all'utilizzo degli stanziamenti a favore dei sistemi aeroportuali. Infatti in ogni disegno di legge finanziaria si prevedono stanziamenti a favore delle infrastrutture aeroportuali, ma vi sono gravissimi ritardi nell'approvazione e nella realizzazione dei progetti. È necessario perciò affrontare definitivamente il problema.

Sarà forse opportuno confrontarsi con la nuova dirigenza dell'Alitalia per affrontare organicamente il tema ed eventualmente predisporre un disegno di legge sul sistema di trasporto aereo, soprattutto in riferimento al territorio nazionale.

Preannuncio comunque la stesura di un rapporto favorevole alla 5<sup>a</sup> Commissione, anche tenendo conto delle considerazioni emerse nel dibattito. Visto anche il consenso emerso nella discussione ritengo che la nostra sollecitazione possa agire con forza nei confronti del Governo, impegnandolo ad utilizzare la nostra Commissione come strumento operativo per realizzare nella fase legislativa gli obiettivi che tutti si propongono.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, mi trovo in difficoltà nell'impostare la mia replica: infatti da un lato nella discussione sono emersi alcuni elementi relativi al disegno di legge finanziaria, dall'altro è emerso un quadro generale della situazione dei trasporti. Colgo anzi l'occasione per ringraziare tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito per il modo in cui dallo specifico sono risaliti ai problemi generali del settore.

In particolare voglio ringraziare il senatore Ulianich' per aver fatto riferimento alla nostra comune cultura mitteleuropea, che informa tutte le nostre azioni.

Voglio precisare alla senatrice Senesi che a mio parere è opportuno affrontare determinati argomenti in sede diversa da questa. Siamo perfettamente al corrente di quello che accade alla Motorizzazione civile di Milano. Abbiamo studiato la situazione ed abbiamo considerato l'eventualità di affidare alle officine autorizzate la parte di revisione degli automezzi, ma ciò non è consentito dalla normativa vigente. Abbiamo pensato di assumere tecnici *part-time* che prestino la loro opera, ma anche questo non ci è consentito. Attualmente stiamo esaminando la proposta avanzata dall'onorevole Cirino Pomicino. Un decreto-legge, successivamente convertito in legge, riguarda in maniera specifica la città di Milano. Nonostante tutti gli studi che abbiamo compiuto, non abbiamo ancora deciso quale soluzione adottare. Ero favorevole ad una delega, invece è indispensabile un provvedimento legislativo.

SENESI. Allora approviamo un provvedimento legislativo perchè in questo modo non si può andare avanti.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Certamente dobbiamo farlo, ma ciò genera problemi ulteriori. Infatti rischiamo di affidare a privati compiti che invece spettano alla parte pubblica. Perchè farlo in questo e non in altri settori? Rischiamo di aprire un varco: non possiamo utilizzare il sistema delle trasferte, affidandoci a persone che sognano soltanto di tornare alla loro sede e che quindi non possono garantirci una continuità di impegno.

Intendo ora soffermarmi su due aspetti particolari, un concernente la legge finanziaria, l'altro il problema dei trasporti in generale. Anzitutto, per l'aspetto generale, debbo ricordare che abbiamo registrato un aumento vertiginoso del traffico aereo sia per quanto riguarda le merci che i passeggeri, a fronte delle strutture esistenti. Ci poniamo l'obiettivo di riorganizzare il trasporto aereo, le strade per il trasporto su gomma e le

ferrovie per riequilibrare il trasporto che oggi avviene soprattutto su gomma.

Dico subito che da parte del Governo, almeno fin quando io ricoprirò la carica di Ministro dei trasporti, non vi è la minima intenzione di abbandonare o di rendere negletto il sistema di trasporto ferroviario. Affermo questo anche in presenza dei tagli operati nel settore; successivamente chiarirò i motivi che mi inducono ad essere ottimista.

A questo punto debbo aprire una parentesi: se affermo che è necessario fare un traforo dell'Appennino tra Firenze e Bologna, lo dico perchè ritengo indispensabile collegare le aree della Pianura Padana con il corridoio intermodale che parte da Trieste ed arriva a Torino. Esiste una proposta di legge, attualmente all'esame della Camera, concernente il programma di utilizzazione dei canali e delle vie d'acqua. Debbo però ricordare che tutto ciò accade nell'Italia del Nord. Dobbiamo perciò rompere la barriera appenninica e non lasciare il Centro ed il Sud dell'Italia abbandonati a se stessi.

Intendo inoltre dimostrare che non si tratta di un traforo di alta velocità. L'alta velocità è soltanto un potenziamento della rete ferroviaria, ma questo non implica un mescolamento dei treni per trasporto passeggeri con gli altri destinati al trasporto locale o al trasporto merci.

I treni *Intercity* sollevano molte proteste per il loro passaggio nelle stazioni intermedie, ma in realtà ciò avviene perchè quei treni non fermano in quelle stazioni. Infatti per avere tempi di trasporto concorrenziali con i mezzi aerei e comunque economicamente validi è necessario che il treno veloce non si fermi in tutte le stazioni.

Perchè le stazioni protestano? Perchè esiste un'unica rete ferroviaria, tra l'altro difficilmente ammodernabile. Parlare di alta velocità significa perciò far riferimento a tratte raddoppiate o triplicate ed alle relative innovazioni tecnologiche degli impianti fissi. È chiaro che le tratte rinnovate avranno le caratteristiche del momento temporale in cui saranno messe a punto. Con questo non voglio dire che si immagina di costruire binari su cui corrono ad altissima velocità i treni di lusso.

Siccome nell'ambito del disegno di legge finanziaria la questione dell'alta velocità è stata oggetto di un lungo dibattito, desidero precisare che il relativo progetto è stato cancellato, signor Presidente, ma verrà riproposto, cioè scivola di un anno, e rivedremo un po' tutti questi concetti; però mi auguro che nel 1989 si riesca a far partire il traforo della Firenze-Bologna, che è un tassello importantissimo per quello che poi potrà essere, negli anni successivi, un altro binario. Oggi il «cordone ombelicale» è quella famosa galleria che non voglio neanche menzionare, quella delle bombe, sotto l'Appennino...

PRESIDENTE. Quella della Firenze-Bologna.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Appunto. Ad ogni modo bisogna cercare di avere idee chiare su come procedere in queste cose.

Quindi la volontà del Governo è quella di procedere ad una politica di innovazione e di ammodernamento del sistema ferroviario. Questo lo dichiaro responsabilmente perchè ci troviamo dinanzi a problemi così grossi come quello del *deficit* delle Ferrovie che non può continuare ad ampliarsi, e della relativa copertura, come quello del prepensionamento, dando l'assicu-

razione che nella dialettica istituzionale tra Ministero dei trasporti ed Ente ferrovie dello Stato si terrà ben presente la politica degli «scollamenti». La politica cioè non sarà generalizzata, ma sarà mirata attraverso tutti quegli strumenti cosiddetti «ammortizzatori sociali» che consentano eventualmente un *turn over*. In altre parole si deve sapere quanti macchinisti, per esempio o quanti profili professionali in genere si possono eventualmente diminuire o quanti ne servono se si applicano tecnologie informatiche o nuovi sistemi di trasporto; infatti si dovranno acquisire talune professionalità nuove rispetto a quelle esistenti.

Si tratta di un problema che stiamo valutando con uno scambio di documenti tra Ministero e Ferrovie dello Stato; è una valutazione che abbiamo portato avanti fino ad oggi e che continuerà con le stesse caratteristiche anche tra il Ministro e il commissario straordinario che in questo momento, per le ragioni che tutti voi conoscete, ha assunto la responsabilità di guida dell'Ente. E l'ufficio di vigilanza del Ministero sull'Ente ferrovie dello Stato eserciterà il proprio controllo nei confronti della struttura attualmente esistente.

L'ammodernamento che stiamo affrontando in tutto il sistema dei trasporti urta anche con la messa a regime di alcune istituzioni. I controllori di volo costituiscono una azienda nuova, da cinque-sei anni, che deve definirsi ancora, deve strutturarsi; le agitazioni che la percorrono sono significative a questo riguardo. Ci siamo trovati ad avere anche qualche elemento di novità al vertice della compagnia di volo di bandiera, così come nelle Ferrovie, però tutto ciò, secondo me, è perfettamente governabile e nella direzione che ho detto.

Sul trasporto aereo ho dovuto affrontare una emergenza questa estate che è stata superata con l'apertura di due avioinee ma anche mettendo il blocco sugli aerei a Linate, il che ha provocato un bel po' di polemiche perchè ho messo un «numero chiuso»: un determinato numero di aerei e basta; oltre quelli, via gli aerei più lenti perchè c'era un grosso intasamento sull'unica pista e nei parcheggi dove si vanno a collocare gli aereomobili, che sono in proporzione all'unica pista.

Ora, sono in grado di dirvi che si sta muovendo tutto il complesso problema dell'ammodernamento degli aeroporti, in particolare di Fiumicino e di Malpensa. Vedremo nei prossimi tempi anche come portare un po' di compagnie a Malpensa, come utilizzare Orio al Serio, e così via, però tenendo presente che c'è il problema delle connessioni: ad esempio, un viaggiatore che parte da Ancona e arriva a Malpensa perchè deve andare a Milano con un volo in giornata ai fine di sbrigare un lavoro e poi tornare, non lo si può sbarcare in mezzo al Parco del Lambro e lì abbandonarlo, altrimenti quel viaggiatore con l'aereo non ci va, sceglie di andare con il treno o con l'automobile intasando ulteriormente il nostro sistema viario.

Questi elementi sono tutti ben presenti e sono certo di poter cominciare a rimuoverli nei prossimi mesi.

Come filosofia generale, quando mi sono trovato a dover dare il contributo per la politica di economia di rientro, l'ho fatto con una certa serenità; il discorso dei residui passivi che è stato fatto è sintomatico: è inutile che io litighi per avere iscritte nella legge finanziaria delle cifre che poi non vengono spese: tanto vale che si usi il 1989 come l'anno in cui condurre uno sforzo reale per spendere le somme già stanziare nella «finanziaria», somme che sono cospicue, perchè tutto il settore aeroportuale

è rimasto con i finanziamenti di sempre. Quindi basta che si riesca a far approvare i progetti, a mettere in gara i finanziamenti e a far partire i lavori.

I campionati del mondo di calcio del 1990 costituiscono anche un modo per dare una spinta; attrezziamo i nostri aeroporti per accogliere i tifosi e intanto sistemiamo gli aeroporti (in fin dei conti per i campionati del mondo andremo anche noi su quegli aeroporti).

Dicevo che, per quanto riguarda questi due comparti, darò in seguito alcune cifre.

L'altro aspetto che va sottolineato è quello del trasporto urbano. In tale settore c'è la legge n. 151 del 1981 che, nei programmi del Ministero, è da rivisitare anche per rivedere un po' tutti i parametri. Sparisce il 10 per cento, corrispondente a 400 miliardi, e io penso che si possa far fronte ugualmente; abbiamo modificato una legge di accompagnamento alla Camera sul tempo di azzeramento del Fondo nazionale trasporti, però poi vedremo come farvi fronte: azzerando quel Fondo voglio vedere come si comporteranno le Regioni. Affronteremo, infatti, questo problema portando da cinque a dieci anni il termine e ogni anno si andrà all'abbattimento in modo mirato, cioè non si stanzieranno, per esempio, 400 miliardi in ciascuno dei tre anni, bensì si verificherà l'impatto che i primi 400 miliardi risparmiati daranno sul sistema, si vedrà se dovranno essere abbandonate zone marginali dove il rapporto «chilometro-uomo» non può funzionare - mentre funziona benissimo nelle aree metropolitane - e si verificherà, nel comparto, se economie possono essere fatte nell'annullamento dei doppioni, cioè o non si farà viaggiare la gente in treno o non la si farà viaggiare in pullman: mettendo un servizio accanto all'altro occorrerà verificare la congruità della scelta che si fa.

Quindi c'è l'impegno a fare questo abbattimento, però lo si può fare a gradini, cioè verificando anno per anno sia la dimensione sia la misura possibile della sottrazione di risorse.

È un compito complesso, certamente, però mi pare che costituisca uno stimolo affinché la Camera ed il Senato, le forze politiche e sindacali e il Governo si mettano finalmente a studiare il modo di razionalizzare le cose. È un compito che speriamo sarà svolto e io mi auguro di poterlo fare assieme.

Ciò detto, leggo solo alcune cifre contenute nel disegno di legge.

Per quanto riguarda il trasporto urbano metropolitano ho già parlato.

Per il comparto ferroviario ci sono gli oneri relativi ai rinnovi e ai miglioramenti, che ammontano a 2.000 miliardi (identico stanziamento del 1988); poi ci sono gli oneri relativi agli investimenti per l'attuazione del programma pluriennale, che ammontano a 3.000 miliardi (identico stanziamento del 1988); inoltre c'è il trasferimento negli anni successivi della quota prevista per il 1989 per la realizzazione degli interventi relativi alla alta velocità e alle aree meridionali; poi, ancora, c'è la presenza in tabella B di 300 miliardi per il 1989 e di 300 miliardi per il 1990 per prepensionamenti di personale dell'Ente ferrovie dello Stato; quindi si dà un contributo alla razionalizzazione del trasporto pubblico locale. Per il trasporto aereo vi è una rimodulazione in tabella delle risorse previste dalla legge n. 449 del 1985, perchè solo quest'anno siamo riusciti ad attivare quella spesa. Il resto si vedrà nei prossimi anni. A fronte di queste cifre, dobbiamo pertanto definire un quadro di priorità ed attivare completamente le spese. Quello che mi

preoccupa è che noi non possiamo attivare niente oltre i 5.000 miliardi di mutui per le ferrovie in concessione, che risalgono agli anni passati.

Un altro obiettivo contestuale ai primi due è quello di rendere spendibili i fondi accantonati in tabella C. A tale proposito sia il disegno di legge relativo alle infrastrutture intermodali che il disegno di legge relativo ai trasporti invocano l'utilizzo di tali risorse per l'avvio di un piano pluriennale per le infrastrutture nelle aree urbane. Devo dire che finalmente entrambi i provvedimenti stanno raggiungendo una configurazione compiuta. Il primo è ora esaminato in sede legislativa dalla Commissione trasporti della Camera e sarà approvato entro la fine del mese di dicembre, mentre il secondo provvedimento dovrà ancora essere definito nel prossimo Consiglio dei Ministri; mi riferisco al disegno di legge da predisporre insieme al ministro Tognoli in merito al trasporto pubblico di massa, su gomma e ferroviario, nelle aree urbane. Ma sulla questione mi soffermerò in modo più organico nel mio intervento in Aula.

Un'altra considerazione che vorrei fare e che risponde ad alcune obiezioni che ho colto nei vostri interventi riguarda i cosiddetti «rami secchi» del trasporto su rotaia, ovvero le linee ferroviarie a bassa densità. Il Governo vorrebbe portare avanti la politica dei consorzi o delle società miste da gestire insieme alle regioni. A Milano è stato già avviato un esperimento di questo genere con le Ferrovie Nord, in base ad un accordo secondo il quale esse devono gestire anche alcune reti delle Ferrovie dello Stato. È molto complesso calcolare i costi, ma almeno è uno stimolo per muovere le acque in questo settore.

Signor Presidente, credo di aver fornito alcune cifre e alcuni dati che possiamo riprendere sia nel dibattito in Aula che, e soprattutto, in un momento successivo qui in Commissione. Se lo si ritiene opportuno, il Ministro è disponibile a partecipare ad una seduta della Commissione in cui poter illustrare e poi discutere il quadro generale nel quale si trovano incardinati e interagiscono tutti gli elementi particolari. Peraltro ritengo che sia prossima l'occasione, in quanto presto discuteremo il provvedimento di accompagnamento relativo ai trasporti.

**PRESIDENTE.** Ringrazio l'onorevole Ministro per la sua replica.

Non facendosi osservazioni, il seguito dell'esame dei disegni di legge e della tabella 10 è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 18,40.*

---

MARTEDÌ 6 DICEMBRE 1988

**Presidenza  
del Presidente BERNARDI**

*I lavori hanno inizio alle ore 9,35.*

«**Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)**» (1442), approvato dalla Camera dei deputati

«**Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il triennio 1989-1991**» (1443), approvato dalla Camera dei deputati

- Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1989 (Tab. 9)
- Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1989 (Tab. 11)
- Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1989 (Tab. 17)
- Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1989 (Tab. 10) (Rapporti alla 5<sup>a</sup> Commissione) (Seguito e conclusione dell'esame)

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: «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989)» e «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1989 e bilancio pluriennale per il triennio 1989-1991 - Stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1989 (tabella 9) - Stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1989 (tabella 11) - Stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1989 (tabella 17) - Stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1989 (tabella 10)».

Riprendiamo la discussione, sospesa, nella seduta del 2 dicembre.

Passiamo all'esame degli ordini del giorno riferiti allo stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni.

Do lettura dell'ordine del giorno n. 1, presentato dai senatori Visibelli e Biagioni:

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

constatato che nonostante l'aumento dei dipendenti e l'ammodernamento delle strutture tecnologiche, non si è raggiunto un efficiente servizio postale, per cui i telegrammi non viaggiano con la dovuta celerità, i pacchi e le lettere viaggiano con ritardi molto superiori a quelli delle altre nazioni europee,

impegna il Governo:

a porre in atto immediati e seri interventi atti ad evitare il ripetersi dei disservizi su indicati, per eliminare anche la rovente polemica permanente nel settore che avvantaggia e spinge alla privatizzazione del servizio».

(0/1443/1/8-Tab. 11)

VISIBELLI, BIAGIONI

VISIBELLI. L'ordine del giorno si illustra da sè.

NIEDDU, *f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442*. Condivido nella sostanza la parte dispositiva dell'ordine del giorno quale auspicio per un miglioramento dei servizi.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo accoglie la parte dispositiva dell'ordine del giorno, ma respinge le polemiche tendenti alla privatizzazione.

PRESIDENTE. Senatore Visibelli, lei insiste per la votazione?

VISIBELLI. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Do lettura dell'ordine del giorno n. 2, presentato dai senatori Visibelli e Biagioni:

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

preso atto dell'assoluta inadeguatezza della remunerazione del risparmio postale,

impegna il Governo:

ad adeguare i tassi sui depositi e sui conti correnti postali parificandoli a quelli praticati dalle grandi banche di interesse nazionale».

(0/1443/2/8-Tab. 11)

VISIBELLI, BIAGIONI

NIEDDU, *f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442*. Esprimo parere contrario sull'ordine del giorno, dato che i tassi applicati sul risparmio postale sono competitivi e remunerativi.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Per i buoni postali si può procedere ad una comparazione con i buoni del tesoro e con altri investimenti che non prevedono rischi.

Per quanto riguarda i conti correnti, vorrei ricordare che in altri paesi essi non sono fruttiferi e quindi probabilmente ci si porrà il problema nel 1992.

Non posso accettare nella mia esclusiva competenza il presente ordine del giorno dato che investe anche il Ministero del tesoro.

PRESIDENTE. Senatore Visibelli, lei insiste per la votazione?

VISIBELLI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 2, presentato dai senatori Visibelli e Biagioni.

**Non è accolto.**

Do lettura dell'ordine del giorno n. 3, presentato dai senatori Visibelli e Biagioni:

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

preso atto delle speculazioni di cui sono oggetto i partecipanti ai concorsi pubblici indetti dall'Amministrazione postale con riferimento all'acquisto di libri e dispense per lo studio,

impegna il Governo:

a stampare in proprio apposite pubblicazioni sulle materie oggetto dei concorsi da mettere in vendita presso gli economati provinciali a prezzo politico».

(0/1443/3/8-Tab. 11)

VISIBELLI, BIAGIONI

VISIBELLI. In occasione di concorsi vengono venduti libri e dispense con prezzi e criteri discutibili. In questo modo si crea anche evasione fiscale dato che tale operazione non avviene nel rispetto della normativa prevista per la vendita delle pubblicazioni operante per il settore librario. Infatti non si opera come nel settore librario e i soldi vengono incamerati dagli stampatori senza pagare l'IVA.

Pertanto sia per la tutela di chi affronta i concorsi, sia per una questione di correttezza, ma anche per un motivo fiscale propongo che sia la stessa amministrazione ad approntare e stampare dei manuali sulle materie oggetto dei concorsi.

NIEDDU, *f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442*. Sono contrario a questo ordine del giorno perchè, a parte il fatto che ci sono numerosissime pubblicazioni disponibili, tenendo conto del numero dei partecipanti ai concorsi, ciò graverebbe l'amministrazione di oneri impropri, specialmente in un momento in cui si tende a realizzare delle economie.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Vorrei far presente che attualmente ed anche in prospettiva, l'unico concorso in piedi è quello per operatore specializzato di esercizio, che è basato su una prova dattilografica e su una prova di calcolo, per il quale, pertanto, non servono manuali.

Ho anche la sensazione che se vi fossero dei concorsi per personale particolarmente qualificato la stampa di manuali non assicurerebbe l'eliminazione di corsi privati o di pubblicazione di materiale *ad hoc*: ho l'impressione che siano fenomeni non eliminabili con la pubblicazione di manuali da parte del Ministero.

Esprimo quindi parere contrario.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 3 dei senatori Visibelli

e Biagioni, su cui il relatore e il Governo si sono dichiarati contrari.

**Non è accolto.**

Segue l'ordine del giorno n. 4 dei senatori Visibelli e Biagioni. Ne do lettura:

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

considerato che in alcune località del paese gli uffici postali, in occasione del pagamento di stipendi e pensioni, impongono all'utenza assegni di taglio rilevante,

che alcune banche locali per il cambio degli assegni richiedono l'apertura di un conto corrente,

che tali procedure gravano soprattutto sulle spalle di pensionati a basso reddito,

impegna il Governo:

a far rispettare circolari e disposizioni del Ministero sul pagamento delle pensioni, nelle quali tra l'altro si prevede che per l'accettazione di assegni è indispensabile l'assenso dell'utente, a disporre una normativa più organica al riguardo».

(0/1443/4/8-Tab. 11)

VISIBELLI, BIAGIONI

NIEDDU, *f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442*. Il problema innegabilmente esiste, ma credo che sia estremamente difficile risolverlo, perchè va collocato in un periodo come quello che stiamo vivendo, nel quale le aggressioni agli uffici postali sono sistematiche, per cui l'azienda si tutela e si difende in questo modo. Credo che vada realizzata una collaborazione con le banche per raggiungere un *modus vivendi* che agevoli i pensionati nella riscossione degli assegni.

Credo che non si possa andare al di là di una raccomandazione di merito affinché l'amministrazione cerchi di ridurre al minimo il volume degli assegni, come sta già facendo attraverso l'approntamento di misure di sicurezza e pertanto ritengo che l'ordine del giorno debba essere accolto come un invito al Governo.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. L'ordine del giorno si può accettare come raccomandazione; non c'è dubbio che se il pensionato non dà l'assenso per l'accettazione dell'assegno l'importo deve essere pagato in contanti.

Può accadere che non ci sia numerario sufficiente e sappiamo che ciò è legato al problema del trasporto dei valori in stato di sicurezza, che non sempre è facilmente risolvibile.

Pertanto accetterei l'ordine del giorno come raccomandazione.

VISIBELLI. Evidentemente l'assenza del relatore ha messo in difficoltà il senatore Nieddu, che non ha avuto modo di rilevare la portata di questo ordine del giorno che non ha nessun intento rivoluzionario e sovvertitore, ma chiede solo il rispetto del codice civile, laddove prevede che non si possa imporre al cittadino il pagamento in assegni se lo stesso vuole essere pagato in contanti.

Chiedo solo che l'amministrazione faccia rispettare le sue circolari e non invece le determinazioni particolari del direttore dell'ufficio postale del luogo. Chiedo di far applicare la legge e comunque ringrazio il Ministro per aver inquadrato il problema.

PATRIARCA. Devo spendere una parola per il relatore, che anche se improvvisato, è uno dei più competenti nel settore in quanto proviene da questa amministrazione.

VISIBELLI. Facevo delle osservazioni che riguardano il modo di lavorare, non certo dei rilievi personali al collega Nieddu, di cui non metto in dubbio la competenza; rilevo soltanto che non conosce l'ordine del giorno.

Prendo atto che il Governo accoglie l'ordine del giorno come raccomandazione e colgo l'occasione per invitarlo a disciplinare organicamente la materia degli assegni. Vi faccio solo un esempio: le Poste si avvalgono della Banca del Salento, che tra l'altro, anche se non ufficialmente, ha assicurato gli assegni dallo scippo e dalla rapina. Quindi non si tratta solo di bloccare l'assegno che si rintraccia come numero e come data, ma esiste anche una specifica assicurazione. Invito perciò ad accogliere come raccomandazione questo ordine del giorno.

NIEDDU, *estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442*. Signor Presidente, non ho nessun motivo di contrarietà a questo ordine del giorno, ed invito il Governo ad accoglierlo come raccomandazione. In realtà esso è come un po' impreciso perchè non vi è nessun obbligo per il pensionato a ricevere l'assegno; è però un obbligo che si verifica nei fatti perchè l'alternativa a non prendere l'assegno in molte occasioni significa non prendere la pensione.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

VISIBELLI. Mi pare che il relatore non abbia colto pienamente il significato dell'ordine del giorno, volto a far rispettare a tutti gli uffici locali disposizioni che la stessa Amministrazione delle poste ha emanato.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno n.5, presentato dal senatore Pinna. Ne do lettura:

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato:

considerato l'elevato numero di unità dipendenti dall'Amministrazione postale comandate presso altre amministrazioni o collocate fuori ruolo: ben 1.586 unità al 31 dicembre 1987 secondo la relazione della Corte dei conti;

atteso che, per contro, è sempre più elevato il numero di posti vacanti negli organici dell'Amministrazione postale, con conseguenze negative sull'efficienza dei servizi,

impegna il Governo:

a fornire entro un mese il quadro dei dipendenti comandati o collocati fuori ruolo, le Amministrazioni di destinazione e i criteri alla base dell'attribuzione della posizione di comando o di fuori ruolo.

PINNA. Invito il Governo ad accogliere questo ordine del giorno, che si illustra da sè.

NIEDDU, *f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442*. Mi rimetto al Governo.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo accetta questo ordine del giorno. Faccio presente che la stragrande maggioranza di queste 1.586 unità deriva dalla conferma di comandi di antica data, e ciò potrebbe inficiare le risultanze della verifica che sarà effettuata dal Governo.

PRESIDENTE. Segue un ordine del giorno, presentato dal senatore Pinna, che così recita:

«Il Senato,

considerato che l'Amministrazione postale procede nell'assunzione diretta di personale, avente titolo ai sensi della legge n. 482 del 1968, al di fuori dell'ordine cronologico di iscrizione negli elenchi degli Uffici provinciali del Lavoro e della massima occupazione, dell'anzianità di disoccupazione o di altri criteri verificabili;

atteso che ciò da luogo a inevitabili sperequazioni,  
impegna il Governo:

ad attenersi, nelle assunzioni degli aventi titolo ai sensi della legge n. 482 del 1968, a criteri regolati da parametri oggettivi, misurabili per condizioni, titoli, precedenze, situazioni di famiglia, anzianità di disoccupazione e secondo graduatorie distinte per ambiti territoriali;

a riferire entro un mese sul numero, provenienza e compartimenti di assegnazione degli assunti nell'ultimo anno dal Ministero e dalle Aziende, sulla base della citata legge sulle categorie protette».

PINNA. Questo ordine del giorno si illustra da sè.

NIEDDU, *f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442*. È questo un problema che va al di là del Ministero delle poste. La materia dell'applicazione della legge 482 è presente in tutte le pubbliche amministrazioni. Mi riuscirebbe difficile pensare a una regolamentazione rigida nei confronti di un Ministero, lasciando che gli altri Ministeri si muovano secondo altri criteri. Il discorso è fuori posto e va visto in chiave generale.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Vorrei richiamare l'attenzione del senatore Pinna sul fatto che il problema mi sembra in larghissima misura superato dalla norma all'esame del Senato relativa al blocco degli organici in attesa di nuove modalità per quanto riguarda la determinazione degli organici. La norma blocca gli organici nel senso che prevede la sospensione di tutte le leggi, con tutte le successive modificazioni, concernenti l'adeguamento organico. Siccome la percentuale degli invalidi è calcolata sull'organico, in presenza di una sospensione delle norme che adeguano gli organici è evidente che non si crea il fenomeno che si è creato

ogni anno e di cui parla l'ordine del giorno. Fatta questa osservazione, che rende superato quanto meno fino al 31 dicembre del 1990 questo problema, vorrei osservare che è in corso l'esame di un decreto per regionalizzare i ruoli, il che risponderebbe all'obiettivo di pervenire a graduatorie distinte per ambiti territoriali; tutti gli altri criteri non sono di facile applicabilità, indipendentemente dalla questione, perchè stabilire titoli, precedenza, carichi di famiglia, anzianità, comporta una serie di procedure di non facile attuazione. Mi sembra che allo stato per i prossimi due anni il problema non si pone. Invito quindi il presentatore a ritirare questo ordine del giorno.

PINNA. Accetto l'invito del Governo e ritiro questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno n. 6, presentato dal senatore Pinna e da altri senatori, che così recita:

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

in sede di discussione delle disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1989) e dello stato di previsione del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per l'anno finanziario 1989;

considerato il dibattito che su tali documenti si è svolto;

visto in particolare, il complesso delle risorse finanziarie messe a disposizione per il potenziamento del servizio postale attraverso la legge 10 febbraio 1982, n. 39, pari a lire 5.246 miliardi che si propone di elevare a lire 6.351 miliardi con un aumento pari a lire 1.105 miliardi;

considerato che a tali consistenti investimenti per la modernizzazione dell'amministrazione delle poste non ha corrisposto un reale miglioramento del servizio offerto agli utenti che tende invece progressivamente a peggiorare;

considerata l'esigenza di acquisire elementi finalizzati alla formulazione di un diverso piano pluriennale,

impegna il Governo:

a fornire entro 60 giorni un rapporto sullo stato di applicazione della legge 10 febbraio 1982, n. 39, basato su tutti gli elementi acquisiti o acquisibili in relazione a:

1) risorse finanziarie disponibili, impegni assunti, pagamenti effettuati;

2) opere realizzate, loro localizzazione; opere in corso di realizzazione, loro localizzazione; opere programmate, loro localizzazione;

3) analisi dei tempi di affidamento dei lavori e di consegna delle opere realizzate;

4) ditte appaltatrici delle opere con importi per singoli appalti ed eventuali subappalti e relativi importi;

5) analisi dei costi dei singoli appalti articolati per categorie di lavori;

6) costi di manutenzione delle apparecchiature elettromeccaniche ed elettroniche;

7) rapporti fra potenzialità degli impianti ed utenza reale».

(0/1443/6/8-Tab. 11)

PINNA, SENESI, LIBERTINI, VISCONTI, LOTTI,  
BISSO, GIUSTINELLI

PINNA. Questo ordine del giorno si illustra da sè.

NIEDDU, *f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442*. Credo che sia avvertita da tutti l'opportunità di fare una verifica di questa legge, per il cui finanziamento si prevede un incremento di 1.105 miliardi, così come la necessità di acquisire elementi di valutazione. Forse, poichè si dice entro 60 giorni, tutte le precisazioni indicate nella richiesta sono eccessive e vanno verificate in relazione alle possibilità concrete dell'amministrazione di far fronte a quest'obbligo.

Sarei d'accordo sull'esigenza non di rimettere in discussione il piano poliennale ma di procedere ad una verifica in relazione alla sua congruità rispetto ai tempi reali e agli effetti che i processi di meccanizzazione hanno prodotto sulla qualità e l'espansione del servizio.

MAMMÌ, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno, tenendo conto che analogo ordine del giorno è alla base della elaborazione di un elenco che dovrebbe essere fornito alla Camera dei deputati e che quindi potrebbe essere fornito contemporaneamente al Senato.

PRESIDENTE. L'esame degli ordini del giorno è così esaurito. Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente sulla tabella 11 per quanto di competenza.

Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato del rapporto. Non facendosi osservazioni, così resta stabilito.

NIEDDU, *f.f. estensore designato del rapporto sulla tabella 11 e sul disegno di legge n. 1442*. Signor Presidente, vorrei fare una breve dichiarazione di voto per motivare il mio voto favorevole.

Va apprezzato lo sforzo dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, che è riuscita a ridurre il disavanzo nella misura del 15 per cento rispetto al 1988, così come era stato previsto dalla legge finanziaria. L'aumento delle entrate, l'adeguamento dei rimborsi per le prestazioni a terzi, la riduzione delle uscite hanno consentito una buona amministrazione. Su questo versante sono state incrementate soltanto le spese relative al rimborso dei mutui e quelle per il naturale incremento delle spese per il personale, particolarmente incidenti.

Va dato atto della riduzione attuata dal Ministro, prevista dall'articolo 13 della legge finanziaria 1988. Ho sinceramente molti dubbi che, senza compromettere il rilancio e la qualità dei servizi da tutti auspicati, gli stessi risultati - in termini di riduzione - si possano ottenere negli anni 1989 e 1990.

Questa considerazione trova anche giustificazione nel fatto che siamo alla vigilia del rinnovo del contratto di lavoro, già scaduto, e quindi sarà assolutamente inevitabile prevedere una dilatazione del disavanzo a meno che non si mettano in moto meccanismi per far aumentare le entrate, attraverso un adeguamento delle tariffe. Non c'è dubbio che il problema delle tariffe, in un'azienda come quella delle poste, assume un valore altamente significativo: purtroppo ancora oggi le tariffe sono sottostimate rispetto ai costi reali e va sottolineato che non tutti i servizi hanno un contenuto sociale.

Ho accolto con molto favore la proposta che il Ministro ha presentato, sotto forma di emendamento, alla Camera dei deputati, per cercare di aumentare, sia pure in misura molto limitata, le tariffe delle stampe e dei periodici. Già in altra occasione ho avuto l'opportunità di porre l'accento su questo aspetto, perchè al di là dei risultati, sul piano economico e finanziario, che si possono determinare con un leggero aumento delle tariffe, il fatto estremamente positivo sarebbe quello di scoraggiare la immissione di valanghe di stampe nel sistema postale (che inevitabilmente intasano i canali), creando condizioni ottimali per migliorare il servizio: un servizio assolutamente inadeguato che sollecita nella linea della funzionalità e dell'efficienza la necessità di realizzare un progetto per la riforma strutturale del Ministero ed anche per il riassetto dell'Azienda delle poste e telecomunicazioni. Confesso che personalmente sono stato sempre molto scettico sulla possibilità di realizzare questo obiettivo, da troppo tempo ambito, ma le impegnative dichiarazioni del Ministro, secondo cui alla fine del mese verrà presentato un disegno di legge al riguardo, mi lasciano sperare che finalmente sia arrivato il momento di ristrutturare il Ministero, distogliendolo dagli oneri di gestione dei servizi e dando alle aziende di servizi quella indispensabile autonomia di gestione che consenta loro di collocarsi in termini competitivi sul mercato. Se non daremo alle aziende di Stato - e in questo caso alle Poste e al bancoposta - una autonoma capacità di organizzazione, i rischi che sono stati ricordati, durante il dibattito, di una privatizzazione dei servizi più remunerativi, si faranno più concreti e più reali.

Va fatta anche una brevissima e schematica riflessione sui processi di meccanizzazione e di automazione. Il dato di fatto dimostra che i risultati ottenuti sono innegabilmente inferiori alle attese ed è pertanto necessaria una riflessione sulle ragioni che vedono l'Italia attardata rispetto agli altri paesi europei, nonostante che possieda un apparato tecnologico modernissimo: mentre negli altri paesi questi impianti producono il risultato di recapitare la corrispondenza nelle 24 ore o al massimo nelle 48 ore, in Italia questo risultato non si riesce ad ottenere. A questo proposito ritengo che le stampe, non entrando nel circuito della meccanizzazione, rappresentino la causa prima dei ritardi.

Vengo ai problemi del personale. Oltre il 50 per cento delle direzioni provinciali è acefala e non ha un responsabile; come si può pensare che un'azienda possa funzionare e che le disposizioni ministeriali vengano applicate quando a livello regionale e provinciale non ci sono i responsabili della gestione?

Il disservizio non nasce per un destino cinico e baro, ma perchè ci sono una serie di situazioni che lo determinano e che non possono essere rimosse con degli esorcismi. Non vi è altra amministrazione dello Stato che ha una così grave carenza di quadri dirigenti. Il problema della mancanza di personale riguarda anche il settore del recapito e degli sportelli. Su questo versante gli organici non sono stati distribuiti equamente sul territorio nazionale, e poichè si ha a che fare con persone e con famiglie, per poter operare una più razionale ripartizione si dovranno individuare adeguati incentivi per favorire inevitabili processi di mobilità.

Concludo queste brevi e sintetiche riflessioni annunciando il voto favorevole della Democrazia cristiana.

ULIANICH. Annuncio il voto contrario del Gruppo della Sinistra indipendente al conferimento di mandato di rapporto favorevole sulla tabella 11.

PINNA. Annuncio che il Gruppo comunista presenterà un rapporto di minoranza sulla tabella 11 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria, perchè siamo convinti che con le previsioni contenute nella tabella non si arriverà a risanare l'azienda postale e non si contribuirà alla sua razionalizzazione e all'efficienza.

Nel nostro rapporto specifichiamo in sette punti le esigenze che riteniamo fondamentali. Tali punti sono stati già evidenziati nel corso del dibattito; l'elemento fondamentale è la riforma del Ministero, ma si deve anche valorizzare il fattore umano, razionalizzare e adeguare le tariffe e soprattutto intervenire nelle fasi cruciali del trasporto, dello smistamento e della consegna. Si deve completare l'automazione, verificare la legge n. 39 del 1982 (su cui poco fa abbiamo avuto degli impegni da parte del Governo con l'accoglimento del nostro ordine del giorno).

Riteniamo che si possa realizzare un incremento delle entrate attraverso una qualificazione dei servizi, in particolare completando l'automazione che consentirebbe all'azienda postale di svolgere anche quelle funzioni bancarie di cui da lungo tempo si parla, ma alle quali ci si avvia con estrema lentezza.

Infine, vi è l'aspetto della riforma del sistema radiotelevisivo, che ci preoccupa fortemente pur non avendo una connessione diretta con la tabella e che sembra si muova con tempi eccessivamente lunghi rispetto alle esigenze del settore.

A noi sembra che i documenti finanziari nella loro attuale impostazione non permettano di affrontare la complessità di questi problemi con la dovuta efficacia, per cui annuncio che il Gruppo comunista voterà contro il conferimento di mandato ad un rapporto favorevole sulla tabella 11 e ribadisco la presentazione di un rapporto di minoranza.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il mandato a redigere il rapporto favorevole sulla tabella 11 e sulle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

**È accolto.**

Passiamo all'esame degli ordini del giorno e degli emendamenti relativi alla tabella 10 e alle parti connesse del disegno di legge finanziaria.

I senatori Visibelli e Biagioni hanno presentato il seguente ordine del giorno:

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

premessi che per gli elicotteri non sono previsti revisioni periodiche dello stato di manutenzione similmente a quanto previsto per altri mezzi di trasporto,

impegna il Governo:

a istituire tali revisioni adottando adeguati parametri per valutare lo stato di manutenzione del velivolo (ad esempio le ore di volo)».

(0/1443/1/8-Tab. 10)

VISIBELLI, BIAGIONI

VISIBELLI. Questo ordine del giorno si illustra da sè.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442.*

Mi dichiaro favorevole a questo ordine del giorno.

SANTUZ, *ministro dei trasporti.* Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno n. 2, presentato dai senatori Visibelli e Biagioni. Ne do lettura:

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

preso atto delle gravi disparità di trattamento tra i cittadini utenti del trasporto ferroviario del Mezzogiorno d'Italia da un lato e del Centro Nord dall'altro con riferimento al materiale rotabile dell'Ente ferrovie dello Stato ed al servizio sui treni,

impegna il Governo:

a emanare apposite direttive all'Ente perchè tali discriminazioni non abbiano a ripetersi e perchè quindi al cittadino viaggiatore sia assicurato un identico *standard* di servizio su tutte le linee ferroviarie».

(0/1443/2/8-Tab. 10)

VISIBELLI, BIAGIONI

VISIBELLI. Si illustra da sè.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442.*

Condivido nella sostanza l'ordine del giorno, seppur così come formulato esso è un pò generico.

SANTUZ, *ministro dei trasporti.* Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno n. 3 presentato dal senatore Mariotti ed altri. Ne do lettura:

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

nell'ambito del disegno di recupero e di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie nazionali, rileva l'importanza della linea Pontremolese,

impegna, pertanto, il Governo

al completamento della linea stessa attraverso il raddoppio, la realizzazione della nuova galleria di valico e l'adozione delle moderne tecnologie, per far assumere alla Pontremolese il ruolo di primaria importanza che le compete nei traffici Nord-Sud».

(0/1443/3/8-Tab. 10)

MARIOTTI, LOTTI, PATRIARCA

MARIOTTI. Si illustra da sè.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442.*

Il relatore è d'accordo.

SANTUZ, *ministro dei trasporti.* Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno 0/1443/4/8-Tab.10, presentato dal relatore. Ne do lettura:

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

in ordine alla riparametrazione delle sovvenzioni di esercizio previste dalla legge n. 151 del 1985,

invita il Governo:

ad assegnare al costituendo CIPET il compito di fissare, sentire le Regioni, i criteri di ripartizione del fondo;

invita altresì a costituire gruppi di lavoro tra singole Regioni, Ferrovie dello Stato e ferrovie concesse locali al fine di addivenire alla riorganizzazione del sistema di trasporto locale».

(0/1443/4/8-Tab. 10)

REZZONICO, MARIOTTI, SENESI, PATRIARCA,  
COVELLO

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442.* Si illustra da sè.

SANTUZ, *ministro dei trasporti.* Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Do lettura del seguente ordine del giorno, presentato dal Gruppo comunista.

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

considerando:

a) l'assoluta necessità per l'Italia di un forte riequilibrio del sistema dei trasporti a favore delle ferrovie e del trasporto pubblico nelle aree urbane, nel quadro di una crescente integrazione e intermodalità, ai fini della tutela del territorio, dell'ambiente, della qualità della vita, nonchè ai fini della riduzione dei costi per l'economia nazionale, della sicurezza, e del risparmio energetico;

b) la grave arretratezza e la dimensione del tutto inadeguata del sistema ferroviario e del trasporto pubblico urbano, le cui funzioni sono in larga misura interconnesse, e il divario profondo che in questi settori ci separa dagli altri Paesi della Comunità europea, accrescendo le difficoltà del processo di unificazione che deve realizzarsi entro il 1992;

c) la congestione grave del traffico nelle grandi aree urbane, e il conseguente inquinamento, tali da costituire una emergenza nazionale, e come essa abbia la sua causa nel predominio indiscriminato della motorizzazione privata e nella emarginazione del mezzo pubblico;

d) l'estrema modestia delle risorse che la legge finanziaria 1989 assegna alle ferrovie e al trasporto pubblico, in alcuni casi nettamente al di sotto degli esercizi precedenti, sia per l'esercizio che per gli investimenti;

e) la parziale ripresa che il sistema ferroviario ha realizzato, dopo anni di costante declino, nella quantità e nella qualità del trasporto dei passeggeri e delle merci, in relazione all'avvio della riforma del 1986 che ha trasformato l'Azienda FS in Ente, seppure essa è stata fortemente frenata e distorta da una gestione inadeguata; ciò che prova le potenzialità della riforma, ancora inespresse, e l'esistenza di una robusta domanda insoddisfatta di trasporto ferroviario,

impegna il Governo a:

1) definire entro il 31 maggio 1989, dandone informazione al Parlamento con una dettagliata relazione, un adeguato e forte piano di investimenti per il trasporto ferroviario, dislocato nell'arco temporale 1990-1996, con una prima tappa nel 1992. Un tale programma, che utilizzi in un disegno razionale anche le risorse precedentemente stanziare e non ancora utilizzate, deve mirare a realizzare il progetto alta velocità, con il quadruplicamento totale degli assi Battipaglia-Milano e Torino-Venezia, e l'immissione in servizio su vasta scala di materiale rotabile che abbia le caratteristiche tecnologiche avanzate del materiale rotabile di altri Paesi europei; al raddoppio e alla modernizzazione della rete commerciale; alla riabilitazione della rete ferroviaria, con le innovazioni tecnologiche e i modelli di esercizio che possono migliorare largamente il rapporto costi-ricavi, secondo le recenti conclusioni di una Commissione tecnica di indagine dell'Ente ferrovie dello Stato. Un tale programma deve avere l'obiettivo di almeno raddoppiare il trasporto ferroviario dei passeggeri e delle merci, riducendo fortemente tutti i tempi di percorrenza, avvicinandosi alle medie europee, e di riequilibrare il bilancio dell'Ente ferrovie dello Stato, e più in generale del sistema ferroviario, non attraverso una pericolosa politica di tagli ma attraverso lo sviluppo e l'aumento della produttività;

2) modificare l'assetto dell'Ente ferrovie dello Stato in direzione di una moderna impresa, attraverso l'istituzione di quattro amministratori delegati, un Consiglio di amministrazione tecnicamente qualificato, ristretto, e riportato ai compiti di indirizzo, programmazione, controllo; l'eliminazione della attuale anacronistica figura del Direttore Generale, e un vasto processo di decentramento basato sulla programmazione per *budget* e per obiettivi;

3) impostare correttamente il bilancio ferroviario, anche sulla base delle Direttive CEE, organizzandolo su tre capitoli fondamentali, il bilancio proprio dell'Ente delle Ferrovie dello Stato, basato sulla tariffa tecnico-economica, e vincolato al raggiungimento del pareggio entro il 1992; le sovvenzioni di esercizio per fini sociali e statali, legate strettamente ad un razionale meccanismo di imputazione dei costi e programmate in anticipo; gli oneri per gli investimenti infrastrutturali, totalmente a carico dello Stato, ma ammortizzati poi nell'esercizio come deve avvenire nella CEE per tutti i sistemi di trasporto;

4) difendere l'integrità del sistema ferroviario e l'unità della rete, agendo invece per fare svolgere all'Ente ferrovie dello Stato la sua funzione di *holding* nella partecipazione a società miste, costituite con il modulo industriale e commerciale, per una serie di attività collaterali che vanno dalla intermodalità a trasporto terminale su gomma, al turismo, al cabotaggio, alla valorizzazione del patrimonio immobiliare;

5) studiare e realizzare forme di partecipazione del capitale del risparmio privato agli investimenti sia del sistema ferroviario, sia di particolari attività del

trasporto urbano, che possano avere ritorni economici (ad esempio i parcheggi mirati ai luoghi di interscambio con il mezzo pubblico). La partecipazione del capitale privato può assumere varie forme, comprese le società miste, e deve avvenire rigorosamente sulla base della partecipazione al rischio e dei ritorni economici, senza tradursi in forme di assistenzialismo e di sovvenzionamento di gruppi privati, come altre volte è invece accaduto;

6) controllare che i processi di trasformazione del grande patrimonio immobiliare dell'Ente ferrovie dello Stato non siano sottratti in alcun modo al governo delle autonomie locali e agli strumenti urbanistici; così da garantire che quei processi siano funzionali al recupero urbano e al miglioramento degli *standards* (aree a verde, servizi); ed impedire che l'Ente ferrovie dello Stato deleghi quella trasformazione ad uno o pochissimi soggetti, al di fuori di meccanismi normali degli affidamenti, aprendo il varco a pericolose speculazioni e ad una inaccettabile dismissione di responsabilità da parte della mano pubblica;

7) orientare l'Ente ferrovie dello Stato a riequilibrare i suoi organici attraverso un graduale prepensionamento degli idonei, una opportuna manovra del *turn-over*, e una profonda riqualificazione professionale, evitando ogni misura traumatica e ogni decisione che possa frenare lo sviluppo ferroviario, anche nei servizi ad esso connessi;

8) definire un vasto piano di investimenti per il trasporto urbano, che in rapporto al nostro reddito nazionale sia proporzionato con quelli realizzati dagli altri Paesi europei, inserito nella riformulazione della legge quadro del Fondo nazionale trasporti (legge n. 151), articolato nelle sezioni relative alle ferrovie metropolitane, ai mezzi pubblici su gomma, alle ferrovie in concessione, ai parcheggi. Questo piano, collegato alla attuazione dei «progetti mirati» per le grandi aree urbane entro il 1996, deve avere l'obiettivo di portare il sistema pubblico di trasporto ad assorbire nelle grandi città almeno il 75 per cento del traffico, e, in connessione con l'apporto delle ferrovie, garantire che il 30 per cento del traffico totale avvenga su ferro, a guida vincolata;

9) riorganizzare il comparto dell'esercizio della attuale legge 151 (Fondo nazionale trasporti) così da garantire alle aziende sovvenzioni adeguate realmente al progredire del tasso di inflazione rispetto agli anni trascorsi dalla istituzione della legge n. 151, e a orientarle ad un progressivo contenimento del *deficit* non attraverso tagli o aumenti tariffari controproducenti perchè sganciati dalla realtà del mercato, bensì con l'aumento della produttività interna ed esterna, il rinnovo tecnologico, una politica tariffaria decentrata ed elastica che coniughi il risanamento economico, l'aumento del trasporto, fini sociali obbligatori. In tutto il mondo il trasporto urbano è necessariamente in *deficit*, ma è importante che esso sia contenuto entro limiti accettabili, programmato in anticipo, e proporzionato ad un alto livello di servizi offerti alla collettività;

10) adottare nel corso del 1989 tutte le misure adeguate a rimuovere i residui passivi e a rendere rapida la spesa delle risorse esistenti per l'investimento, sia nelle ferrovie che nel trasporto urbano; individuare un trasferimento di risorse nell'ambito del bilancio pubblico che consenta nel 1989 di avviare il preforo appenninico per il quadruplicamento ferroviario Firenze-Bologna, e cominciare a dotare l'Ente di adeguato materiale veloce per la rete commerciale, e, con tipologie diverse, per la rete secondaria; individuare un trasferimento di risorse nell'ambito del bilancio pubblico

1989 per consentire di portare ai livelli minimi necessari gli investimenti nel rinnovo dei mezzi;

11) determinare la rinegoziazione di tutti i contratti di appalto superiori ai 5 miliardi dell'Ente ferrovie dello Stato, e degli investimenti infrastrutturali nell'urbano (con particolare attenzione alle linee di ferrovie metropolitane) sulla base di costi *standard* e sotto il controllo di una Commissione di esperti di livello internazionale, allo scopo di riportare sotto controllo i livelli della spesa pubblica e la produttività degli investimenti».

(0/1443/5/8-Tab. 10)

PINNA, ULIANICH, LIBERTINI, VISCONTI, SENESI,  
LOTTI, GIUSTINELLI, BISSO

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442*. Alcuni punti dell'ordine del giorno sono accoglibili, mentre altri necessitano di approfondimenti in sedi e in occasioni diverse. Gli aspetti positivi consistono nell'auspicio di uno spostamento dalla strada alla ferrovia, l'esigenza di una riorganizzazione delle Ferrovie dello Stato, la rideterminazione del trasporto su gomma a livello locale, nonché l'attuazione della legge n. 151 del 1981.

Tuttavia è chiaro che non è semplice definire nel merito le modalità di attuazione.

PRESIDENTE. Mi domando che cosa dovrebbe comportare l'accoglimento di questo ordine del giorno. Si entra in una tematica non facile. Secondo me la filosofia di questo ordine del giorno è accettabilissima, però vi è una serie di impedimenti e di condizioni da verificare punto per punto.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Il Governo può accogliere l'ordine del giorno in questione come raccomandazione.

PRESIDENTE. Poichè i presentatori insistono per la votazione, metto ai l'ordine del giorno 0/1443/5/8-Tab.10, presentato dal senatore Pinna e da altri senatori.

**Non è accolto.**

Passiamo all'esame dell'ordine del giorno n. 6, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori:

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

vista la situazione in cui versa il delicato settore dell'assistenza al volo e i riflessi che questo può avere sull'intero comparto del trasporto aereo nazionale ed internazionale anche alla luce dei contenuti del disegno di legge n. 3200, per carenza finanziaria tale da non poter far evolvere la capacità del sistema di controllo del traffico aereo ai livelli della crescente domanda di servizi,

impegna il Governo:

a concedere urgentemente all'Azienda autonoma di assistenza al volo, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1982 recante il Regolamento amministrativo contabile della stessa Azienda, il previsto assenso per l'accesso ai necessari prestiti obbligazionari al fine di soddisfare la indifferibile necessità di investimenti tecnologici come, per altro, richiesti

dalle lettere c), i), l), m), p), della risoluzione approvata dalla Camera il 27 luglio 1988;

a consentire alla stessa Azienda di poter valutare come patrimonio da ammortizzare, in attesa dell'annosa identificazione del proprio patrimonio in transito da altre amministrazioni, quanto già consentito all'Aeronautica militare nel suo ultimo esercizio dei servizi di assistenza al volo».

(0/1443/6/8-Tab. 10)

LIBERTINI, SENESI, VISCONTI, LOTTI, GIUSTINELLI, BISSO, PINNA

LIBERTINI. L'ordine del giorno si illustra da sè.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442*. Sono contrario a questo ordine del giorno e ribadisco la necessità di svolgere un'indagine sul funzionamento del consiglio di amministrazione dell'ANAV.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1443/6/8-Tab.10 presentato dal senatore Libertini e da altri senatori.

**Non è accolto.**

Passiamo all'esame dell'ordine del giorno n. 7, presentato dal senatore Pinna e da altri senatori:

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

considerata la limitata consistenza dei flussi finanziari finalizzati alla elettrificazione della dorsale ferroviaria sarda previsti dalle recenti delibere dall'Ente ferrovie dello Stato;

evidenziato che la realizzazione di tale opera, pur stabilita dalla legge n. 17 del 1981, procede con estrema lentezza, anche a causa dei ritardi dell'Ente ferrovie dello Stato e rischia di essere sospesa per l'insufficienza delle risorse finanziarie;

richiamata l'importanza della tratta citata per il sistema dei trasporti interni ed esterni della Sardegna,

impegna il Governo:

ad assumere tutti i provvedimenti necessari per consentire la prosecuzione dei lavori e il rapido completamento dell'elettrificazione e delle rettifiche necessarie».

(0/1443/7/8-Tab. 10)

PINNA, MACIS, FIORI, NIEDDU

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Accolgo l'ordine del giorno in questione come raccomandazione.

PINNA. Insistiamo perchè sia posto ai voti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 7 presentato dal senatore Pinna e da altri senatori.

**Non è accolto.**

Segue l'ordine del giorno n. 8, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori:

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

considerato il perdurante ritardo del Governo nell'attuare una coerente ed efficace azione di pianificazione nel settore del trasporto aereo e delle infrastrutture aeroportuali, in vista delle importanti scadenze internazionali del 1990 e del 1992 che richiedono un utilizzo qualitativo e quantitativo del suddetto modo di trasporto, alla luce della crisi operativa che il trasporto aereo ha incontrato negli ultimi mesi, in coerenza con la volontà riformatrice dell'intero settore espressa dalla Camera con la mozione del 27 luglio 1988,

impegna il Governo:

a procedere entro tempi brevi alla individuazione dei sistemi aeroportuali nazionali, ad attuare attraverso questa classificazione la pianificazione operativa e infrastrutturale del trasporto aereo, a procedere alla revisione contestuale dell'attuale modello di gestione aeroportuale».

(0/1443/8/8-Tab. 10)

LIBERTINI, SENESI, BISSO, VISCONTI, GIUSTINELLI, PINNA, LOTTI

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442*. Sono favorevole a questo ordine del giorno.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Il Governo accoglie questo ordine del giorno.

LIBERTINI. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'ordine del giorno n. 9, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori. Ne do lettura:

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

richiamando anche l'ordine del giorno approvato in Aula in occasione della legge finanziaria 1988 che richiamava le indicazioni del piano generale dei trasporti,

impegna il Governo:

a destinare congrui investimenti per la realizzazione degli interporti di 1° livello previsti dal piano generale dei trasporti e per altri interporti di rilievo nazionale.

In questo ambito ricade senza dubbio l'interporto di Guasticce (Livorno), struttura necessaria al porto di Livorno che, come è noto, è divenuto il 1° porto del Mediterraneo per la movimentazione dei *containers*».

(0/1443/9/8-Tab. 10)

LIBERTINI, SENESI, GALEOTTI, MARGHERITI

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442*. Esprimo parere contrario.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Il Governo è contrario all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 9.

**Non è accolto.**

Passiamo all'esame dell'ordine del giorno n. 10, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori. Ne do lettura:

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

premessi che:

gli aeroporti minori da anni sono privi di un autonomo e stabile servizio antincendi e sono perciò legati per l'attività alle periodiche proroghe del servizio affidato al corpo dei vigili del fuoco;

questa difficoltà impedisce il loro sviluppo e ostacola una seria programmazione economica e turistica degli operatori interessati;

più volte negli ultimi anni il Governo si è impegnato a risolvere questo problema rivedendo la collocazione tabellare dei predetti aeroporti anche nell'ambito dell'annunciato piano nazionale degli aeroporti,

impegna il Governo:

a dare una soluzione concreta alle esigenze degli aeroporti minori per il loro pieno funzionamento e il loro sviluppo, a cominciare dalla garanzia del servizio antincendi, in attesa che attui il punto a) della risoluzione approvata dalla Camera il 27 luglio ultimo scorso relativo alla presentazione di un programma per il rilancio delle strutture aeroportuali in una moderna concezione di sistemi».

(0/1443/10/8-Tab. 10)

LIBERTINI, SENESI, VISCONTI, PINNA, GIUSTINELLI, LOTTI, BISSO, REZZONICO, COVELLO

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442*. Esprimo parere favorevole.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'ordine del giorno n. 11, presentato dal senatore Libertini e da altri senatori. Ne do lettura:

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

constatati i gravissimi ritardi nella stipula delle convenzioni con le Società di gestione degli aeroporti,

impegna il Governo:

a dare seguito alla mozione approvata dalla Camera il 27 luglio ultimo scorso e ad accelerare la stipula delle convenzioni con le Società di gestione degli aeroporti, onde consentire ad esse piene capacità progettuali ed operative, soprattutto per la gestione diretta degli stanziamenti previsti per accrescere la funzionalità ed il livello di efficienza degli aeroporti stessi, riservando alla Direzione generale dell'aviazione civile solamente il momento di verifica dei risultati complessivi dell'attività svolta dalle società concessionarie ponendoli a raffronto con i piani e

programmi finanziari, economici, organizzativi ed operativi fissati dalle convenzioni».

(0/1443/11/8-Tab. 10)

LIBERTINI, SENESI, VISCONTI, BISSO, LOTTI,  
PINNA, GIUSTINELLI

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442*. Non credo che il problema sia risolvibile dando maggiore autonomia e capacità di gestione alle singole società all'interno degli aeroporti perchè è necessario un controllo gerarchico. Inviterei quindi il Governo a rivedere i meccanismi di cui alla legge n. 449 del 1985 e le modalità operative della commissione, dato che attualmente non va incontro all'esigenza di rendere più celere il processo di intervento operativo degli stanziamenti previsti dalla legge.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Qui ci sono due problemi, uno relativo all'attività della commissione di cui all'articolo 5 della legge n. 1985, un problema complesso che dovremmo esaminare, e l'altro è quello di affidare comunque le concessioni a tutte le società mantenendo al Governo il compito di una valutazione *a posteriori*. Il Governo è disponibile alla massima apertura nel campo delle concessioni, ma intende riservarsi una responsabile valutazione dato che ci sono casi in cui è meglio non concederla.

In linea di principio accolgo l'istituto della convenzione, ma il Governo vuole mantenere il giudizio sulle singole associazioni.

Il Governo accoglie pertanto come raccomandazione l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno n. 12 dei senatori Covello, Picano, Nieddu, Visconti e Patriarca. Ne do lettura:

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

impegna il Governo:

a studiare l'individuazione di aree su cui costituire aeroporti di terzo livello, con particolare attenzione a località che possono favorire un intenso traffico turistico di emigrazione. A tale proposito vanno privilegiate le aree del Mezzogiorno per le quali non è previsto un collegamento ferroviario a grande velocità, le isole oltre che le zone marginali del Centro Nord».

(0/1443/12/8-Tab. 10)

COVELLO, PICANO, NIEDDU, VISCONTI, PATRIARCA

COVELLO. È un ordine del giorno volto alla individuazione delle aree destinate ad aeroporti di terzo livello; ritengo che vi siano delle zone particolarmente penalizzate, mi riferisco a quella calabro-lucana, dove non si fermano i treni ad alta velocità, ma più in generale le aree del Mezzogiorno, nonchè le zone marginali del Centro-Nord.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442*. Concordo con l'ordine del giorno.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. L'esame degli ordini del giorno è così esaurito. Passiamo quindi all'esame degli emendamenti. Vi è un emendamento del senatore Pollice al capitolo 1660, che così recita:

*Al capitolo 1660 sostituire le cifre delle previsioni risultanti per l'anno finanziario 1989:*

*per la competenza da 4.208.313.699.000 a 3.208.313.699.000;*

*per la cassa da 4.208.313.699.000 a 3.208.313.699.000.*

*E sopprimere nella denominazione per capitolo le parole «e private».*

8<sup>a</sup>-11.Tab.10.3

POLLICE

POLLICE. Questo emendamento si illustra da sé. Propongo la riduzione della voce di questo capitolo per poi compensarla con altri emendamenti. In realtà ciò implica un giudizio negativo sul comportamento del Governo, che ripiana i disavanzi delle aziende private, ma senza attuare un controllo severo e di gestione sui meccanismi contabili di queste aziende. Invito parallelamente il Ministro ad attuare finalmente i controlli necessari.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442*. Il relatore è d'accordo per una verifica delle situazioni gestionali locali, però uno spostamento di questo tipo finirebbe per creare perdite d'esercizio notevoli.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Il Governo è contrario a questo emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento al capitolo 1660, presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

Vi è poi un emendamento al capitolo 2081 presentato dal senatore Pollice, che così recita:

*Al capitolo 2081 sostituire le cifre delle previsioni risultanti per l'anno finanziario 1989:*

*per la competenza da 200.000.000 a 1.200.000.000;*

*per la cassa da 200.000.000 a 1.200.000.000.*

*E aggiungere nella denominazione del capitolo alla fine le parole «e della sicurezza del volo. Copertura con riduzione di pari importo del capitolo 1160 tab. 10».*

8<sup>a</sup>-11.Tab.10.4

POLLICE

POLLICE. Per i controlli di volo delle rotte delle linee aeree, per gli scali, per quanto concerne le operazioni di volo, nonché della rispondenza operativa degli apparati, sono stanziati in bilancio 200 milioni. Chiedo che lo stanziamento passi da 200 milioni a 1 miliardo e 200 milioni. Non ci si può

lamentare della situazione caotica degli spazi aerei e poi stabilire per una voce così importante stanziamenti per 200 milioni. È ridicolo. Poi il Ministro è costretto ad emanare dei provvedimenti *ad hoc* e spendere quattro volte di più. Una spesa maggiorata per impostare un ufficio sarebbe un modo per poter ben governare. Non si può assistere continuamente a nuovi numeri da parte dei capi di Governo senza far niente. La compensazione è sul capitolo 1660.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442*. Questo capitolo è puramente indicativo perchè di fatto l'Azienda autonoma del volo ha in carico tutto quello che riguarda la sicurezza del volo.

POLLICE. Ma per questa voce non ha fondi.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442*. Nella problematica del trasporto aereo forse sarà anche opportuno procedere ad una indagine conoscitiva. L'ANAV va portata ad un tavolo di confronto per definire come si deve articolare l'intervento. Esprimo pertanto parere contrario all'emendamento.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Desidero assicurare il senatore Pollice che esiste tutto un programma per ammodernare le attrezzature e gli apparecchi. Questa è una posta puramente indicativa che sarà attivata nei prossimi anni, per cui, pur apprezzando l'intenzione del senatore Pollice, esprimo parere contrario all'emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

Passiamo all'esame dell'emendamento 8ª-11.Tab.10.5, presentato dal senatore Pollice. Ne do lettura:

*Al capitolo 2154, modificare le previsioni come segue: per la competenza da 7.800.000.000 a 0; per la cassa da 7.800.000.000 a 0.*

8ª-11.Tab.10.5

POLLICE

POLLICE. Ho cercato di verificare a che cosa si riferivano queste sovvenzioni agli enti, ma in assenza di un elenco degli enti ciò significherebbe dare carta bianca al Ministro. Non possiamo tutti gli anni votare norme di questo tipo.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442*. Conoscendo la serietà del Ministro, invito il senatore Pollice a trasformare l'emendamento in ordine del giorno.

SANTUZ, *ministro dei trasporti*. Il Governo esprime parere contrario all'emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 8<sup>a</sup>-11.Tab.10.5, presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

Passiamo all'esame dell'emendamento 8<sup>a</sup>-11.Tab.10.6, presentato dal senatore Pollice. Ne do lettura:

*Al capitolo 2558, modificare le previsioni come segue: per la competenza da «per memoria» a 1.000.000.000; per la cassa da «per memoria» a 1.000.000.000.*

*Conseguentemente, al capitolo 2154, ridurre di pari importo le previsioni di competenza e di cassa.*

8<sup>a</sup>-11.Tab.10.6

POLLICE

POLLICE. Anche qui sono previste spese per la esecuzione degli impegni bilaterali relativi alle scelte internazionali in campo scientifico e tecnologico, per le quali mancano le appostazioni in bilancio.

Ho inserito una cifra simbolica perchè vorrei che il Ministro ed il Governo si attivassero affinchè in questo settore non si restasse a delle pie intenzioni ma si avviasse una ricerca ed una cooperazione internazionale, che ormai non c'è più se non a livello capitalistico di grandi aziende di costruzione. Ma la ricerca scientifica non può essere appannaggio solo delle grandi industrie capitalistiche.

REZZONICO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 10 e sul disegno di legge n. 1442.* Sono contrario all'emendamento.

SANTUZ, *ministro dei trasporti.* Il Governo esprime parere contrario all'emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 8<sup>a</sup>-11.Tab.10.6, presentato dal senatore Pollice.

**Non è accolto.**

PRESIDENTE. L'esame degli ordini del giorno e degli emendamenti è così esaurito.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente sulla tabella 10 per quanto di competenza.

Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato del rapporto.

SENESI. Il Gruppo comunista preannuncia la presentazione di un rapporto di minoranza sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti.

ULIANICH. Il Gruppo della Sinistra indipendente preannuncia voto contrario.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 10 limitatamente a quanto di competenza e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1442 resta conferito al senatore Rezzonico.

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno relativi alla Tabella 9 sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Il primo è l'ordine del giorno 0/1443/1/8-Tab.9 dei senatori Visibelli e Biagioni. Ne do lettura:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

preso atto dell'emanazione con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del regolamento di attuazione della legge n. 80 del 1987;

rilevato che tale regolamento obiettivamente penalizza gravemente molte piccole e medie imprese del paese,

impegna il Governo:

a modificare opportunamente il regolamento stesso, adottando eventualmente anche iniziative legislative per modificare la stessa legge n. 80, per non estromettere dal mercato molte imprese con solida base locale».

(0/1443/1/8-Tab. 9)

VISIBELLI, BIAGIONI

PUTIGNANO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1442*. Esprimo parere favorevole all'ordine del giorno e desidero anche rilevare la necessità che vengano fornite alle Regioni delle indicazioni affinché stabiliscano nelle leggi regionali di attuazione i parametri adeguati alle esigenze delle imprese locali.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'ordine del giorno 0/1443/2/8-Tab.9, presentato dai senatori Visibelli e Biagioni:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,

preso atto che nella legge finanziaria 1989 nella previsione di spesa del Ministro dei lavori pubblici è stata operata una riduzione motivata anche dalla consistente massa di residui passivi; residui, in effetti, enormi e dovuti principalmente alla incapacità del Governo e delle Amministrazioni centrali di realizzare i previsti programmi (basti pensare alla crisi endemica e alle fisiologiche disfunzioni dell'ANAS, organizzata ancora secondo vecchi criteri); residui passivi che comunque non devono costituire alibi per i tagli previsti,

impegna il Governo:

ad operare con urgenza per una nuova legislazione che faccia operare la struttura statale con snellezza di procedure, con salvaguardia dell'imprenditoria, con massima trasparenza e con maggiore efficienza».

(0/1443/2/8-Tab. 9)

VISIBELLI, BIAGIONI

VISIBELLI. L'ordine del giorno si illustra da sè.

PUTIGNANO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1442*. Il relatore è favorevole.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'ordine del giorno 0/1443/3/8-Tab.9, presentato dai senatori Visibelli e Biagioni:

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

preso atto che anche recenti notizie stampa hanno nuovamente portato alla ribalta l'Ente Autonomo Acquedotto Pugliese con storie di bustarelle e tangenti, dell'ammontare del 15-20 per cento sui lavori effettuati;

rilevato che quanto innanzi (richiamato alla memoria l'antico detto «L'Acquedotto Pugliese è un ente che dà più da mangiare che da bere») viene appreso dall'opinione pubblica meridionale mentre viene comunicato dall'Ente che continuerà ad essere ridotta l'erogazione dell'acqua nonostante le recenti copiose piogge di acque meteoriche e di soldi dello Stato,

impegna il Governo:

a disporre un immediato ricambio dei vertici dell'Ente e a riferire in Parlamento sullo stato e sulle prospettive dell'Ente stesso».

(0/1443/3/8-Tab. 9)

VISIBELLI, BIAGIONI

VISIBELLI. L'ordine del giorno si illustra da sè.

PUTIGNANO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1442*. Signor Presidente, sono contrario alla prima parte dell'ordine del giorno, in quanto negli ultimi tempi sono stati compiuti notevoli sforzi finanziari per il risanamento del bilancio dell'Ente, e ciò anche per una politica molto efficace da parte dei vertici come amministratori, la cui rotazione può essere utile. Va sottolineata l'opportunità di riferire in Parlamento sullo stato e sulle prospettive dell'Ente stesso. Circa le illazioni della stampa, si tratta di avvenimenti successi quattro anni fa e circoscritti comunque a pochi impiegati non appartenenti ai ruoli dirigenziali. Esiste un problema oggettivo di carenza di acqua, se si hanno scarse precipitazioni. Da dove possono essere trasferiti questi milioni di metri cubi di acqua? Va anche ricordato che il Ministro è rappresentato nel consiglio di amministrazione, quindi viene informato puntualmente sullo stato dell'Ente.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Premesso che le responsabilità cui fa riferimento il senatore Visibelli saranno accertate nell'ambito dei giudizi in corso, il Governo non può accogliere questo ordine del giorno come formulato, in quanto non può dare per scontate le accuse in esso contenute. Bisognerebbe fare un'analisi molto approfondita, cosa che, per quanto mi compete, cercherò di fare. Non voglio in ogni caso sottrarmi, per la parte che mi riguarda, a svolgere un certo tipo di relazione e di verifica. Sono disposto a riferire sullo stato globale dell'Ente, perchè me ne sono occupato

direttamente in quanto ho sempre presieduto le riunioni dell'Ente acquedotto pugliese. Abbiamo individuato anche alcune soluzioni per evitare che il prossimo anno ci si ritrovi nelle stesse condizioni. Abbiamo scoperto che, ad esempio, alzando il letto di un fiume siamo riusciti a garantire l'acqua, anche se in misura ridotta, per tutta l'estate.

Questo secondo me è stato un grande risultato perchè c'era moltissimo allarme e tutto il mese di agosto l'ho passato affrontando tale questione. Abbiamo trovato un sistema per costruire un impianto fisso che possa effettivamente garantire un vaso abbastanza tranquillo per entrambi i fiumi.

Sempre per informazione, siamo riusciti a fare una specie di convenzione, che trovava alcune difficoltà, con il Ministro per il Mezzogiorno e il Ministro per la protezione civile, sia per la riapertura dei pozzi vecchi, sia per la costruzione di alcuni pozzi nuovi. Certo esistono critiche ed ombre sulla dispersione di acqua, purtroppo è una delle cause terribili del problema, perchè in effetti c'è una grande dispersione di acqua durante il percorso.

Un momento di riflessione mi sembra molto utile, ma non posso accettare come scontate alcune premesse dell'ordine del giorno che, probabilmente, andrebbero riformulate.

VISIBELLI. Manteniamo l'ordine del giorno e chiediamo che venga messo ai voti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/1443/3/8-Tab-9 dei senatori Visibelli e Biagioni, su cui il relatore ed il Governo si sono dichiarati contrari.

**Non è accolto.**

Segue l'ordine del giorno 0/1443/4/8-Tab.9 dei senatori Libertini ed altri:

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

constatato che in una situazione già grave per la riduzione dei programmi di edilizia residenziale pubblica ed agevolata e per la minaccia di circa 650 mila sfratti, enti pubblici presidenziali ed imprese assicuratrici pongono in vendita immobili di loro proprietà,

impegna il Governo:

ad emanare norme tese a garantire che qualora l'acquirente dell'immobile venduto, ma occupato, receda dal contratto di locazione, al locatario sia concesso da parte dell'ente proprietario altro alloggio idoneo sito nello stesso comune ove è posto l'immobile venduto».

(0/1443/4/8-Tab. 9)

LIBERTINI, VISCONTI, GIUSTINELLI, LOTTI, SENESI, BISSO, PINNA, ULIANICH, VISIBELLI, VELLA

LOTTI. L'ordine del giorno si illustra da sè. Il Ministro sa che si tratta di un problema nazionale che coinvolge tutti gli istituti assicurativi che stanno procedendo ad una vendita selvaggia del patrimonio edilizio, incrementando il problema del fabbisogno di residenze ed aggiungendo sfratti a sfratti.

PUTIGNANO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge 1442*. Mi dichiaro favorevole allo spirito dell'ordine del giorno.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Nella sostanza sono d'accordo; come avevo accennato l'altra volta abbiamo costituito questo comitato interministeriale che deve compiere un'indagine in relazione agli enti previdenziali. Esiste qualche difficoltà nel valutare complessivamente il problema sia della percentuale degli alloggi da mettere eventualmente in vendita, sia sulle condizioni di vendita. Il problema circa le imprese assicuratrici è quello di non incidere sull'autonomia contrattuale.

Per evitare problemi, posso accogliere l'ordine del giorno come raccomandazione, facendo presente l'opportunità di disciplinare la materia con un apposito disegno di legge.

PRESIDENTE. L'impulso legislativo può essere dato anche dal Parlamento e quindi i parlamentari, così come il Governo, possono presentare un disegno di legge.

VISIBELLI. L'iniziativa legislativa dei parlamentari in genere ha dei tempi molto lunghi, mentre il problema è impellente. I disegni di legge gornativi hanno maggior peso di quelli dei parlamentari, perciò è bene che il Governo si faccia carico del problema presentando un proprio disegno di legge.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno 0/1443/5/8-Tab-9 dei senatori Libertini ed altri:

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

constatato che la legge finanziaria 1989 non prevede fondi adeguati nè per la modificazione della legge sull'equo canone nè per il nuovo programma decennale di edilizia residenziale pubblica,

impegna il Governo:

ad assegnare ed impegnare con successivi provvedimenti i suddetti fondi alle effettive esigenze che si pongono in ordine al «fondo sociale» ed al rilancio della edilizia residenziale pubblica».

(0/1443/5/8-Tab. 9)

LIBERTINI, VISCONTI, LOTTI, GIUSTINELLI, ULIANICH, PATRIARCA, VISCA, COVELLO

PUTIGNANO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge 1442*. Si potrebbe accettare l'ordine del giorno come raccomandazione.

LOTTI. Esistono impegni precisi del Governo e il Ministro stesso si è fatto promotore molto opportunamente di riproporre una proposta di riforma dell'equo canone. Accettare questo ordine del giorno come raccomandazione significherebbe andare contro gli stessi impegni assunti dal Governo. Questa sarebbe una sollecitazione proveniente dal Parlamento a sostegno dell'azione del Ministro e credo sarebbe suo interesse accogliere l'ordine del giorno in quanto tale e non come semplice raccomandazione.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno 0/1443/6/8-Tab.9 dei senatori Libertini ed altri:

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

constatato che la legge finanziaria 1989 prevede finanziamenti poco significativi per gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade statali,

impegna il Governo:

ad assegnare fondi adeguati ai capitoli di bilancio dell'ANAS relativi alla manutenzione della viabilità statale ordinaria, al fine di assicurare alla medesima accettabili livelli di servizio e di sicurezza».

(0/1443/6/8-Tab. 9)

LIBERTINI, VISCONTI, LOTTI, GIUSTINELLI, ULIANICH, PATRIARCA, VISCA

LOTTI. Il presente ordine del giorno raccoglie le dichiarazioni che il Governo ha fatto al convegno della ISICO.

Giacciono presso questa Commissione due risoluzioni, presentate dal Gruppo comunista e dal Gruppo socialista, che hanno lo scopo di rivedere dal punto di vista finanziario e della individuazione delle priorità l'attuale strumentazione programmatica dell'ANAS. L'ordine del giorno che abbiamo presentato si muove proprio all'interno di quest'ottica, considerando la disponibilità finanziaria, le compatibilità e le urgenze sul fronte delle risorse disponibili per raggiungere determinati obiettivi.

PUTIGNANO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1442*. Esprimo parere favorevole.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'ordine del giorno n. 7, presentato dal senatore Patriarca e da altri senatori. Ne do lettura:

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

preoccupata per gli eccessivi ritardi che le Commissioni per l'assegnazione degli alloggi popolari vanno accumulando specie in alcune città dove più acuta è la crisi di abitazioni da destinare a lavoratori,

impegna il Governo:

a predisporre provvedimenti di modifica con riferimento alla compilazione delle graduatorie, privilegiando la necessità della speditezza e della trasparenza».

(0/1443/7/8-Tab. 9)

PATRIARCA, MARIOTTI, VISCA, ULIANICH

LOTTI. Il Gruppo comunista è favorevole all'ordine del giorno in esame e quindi chiedo che venga aggiunta anche la mia firma.

PATRIARCA. Al Ministro saranno arrivate le proteste per il fatto che alloggi costruiti già da tre anni non vengono assegnati. Riteniamo necessario quindi un intervento da parte del Governo che possa porre rimedio a tale situazione.

PUTIGNANO, *estensore designato del rapporto sulla tabella 9 e sul disegno di legge n. 1442*. Esprimo parere favorevole.

FERRI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Abbiamo così esaurito l'esame degli ordini del giorno relativi allo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente sulla tabella 9 per quanto di competenza.

Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore del rapporto.

LOTTI. Preannuncio che il Gruppo comunista presenterà un rapporto di minoranza.

ULIANICH. Preannuncio che il Gruppo della Sinistra indipendente voterà contro il rapporto favorevole.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 9 limitatamente a quanto di competenza e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1442 resta conferito al senatore Putignano.

Passiamo ora all'esame degli ordini del giorno relativi alla tabella 17 sullo stato di previsione del Ministero della marina mercantile. Il primo è dei senatori Visibelli e Biagioni. Ne do lettura:

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

considerato che è stata registrata una preferenza degli armatori a conservare l'usato e ad acquistarne dell'altro, particolarmente dall'estero;

constatata la vetustà complessiva della flotta nazionale, permanendo una fase di estrema difficoltà,

impegna il Governo:

ad assumere tempestivamente le iniziative necessarie per realizzare non solo l'ammodernamento della flotta di bandiera ma contestualmente per provvedere alla ristrutturazione dell'industria cantieristica. Nel contempo si dovrà procedere all'adeguamento degli equipaggi agli *standards* internazionali di istruzione, certificazione e di controllo».

(0/1443/1/8-Tab. 17)

VISIBELLI, BIAGIONI

MARIOTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1442*. Mi sembra che la materia contemplata nell'ordine del giorno sia complessa e forse è stata trattata più organicamente nella discussione che abbiamo svolto in Commissione sul provvedimento specifico. Per questo motivo inviterei i presentatori a ritirare l'ordine del giorno, considerando che la materia - che peraltro ha un indubbio interesse - è già inserita in un

apposito provvedimento in modo più organico; da questo punto di vista approvare l'ordine del giorno potrebbe risultare addirittura limitativo.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Accetto l'ordine del giorno come raccomandazione, in quanto siamo già impegnati sulla linea prospettata dall'ordine del giorno facendoci complessivamente carico dei problemi.

VISIBELLI. Visto l'accoglimento del Ministro, ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno 0/1443/2/8-Tab. 17 dei senatori Ulianich, Bisso, Patriarca e Mariotti. Ne do lettura:

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

considerata la eseguità dei finanziamenti attribuiti nella tabella n. 17 alla ricerca scientifica e la carenza di coordinamento nell'ambito della ricerca scientifica afferente al settore specifico,

impegna il Governo:

a tenere adeguato conto, nelle sedi opportune, della necessità di un consistente aumento delle somme attualmente stanziare, anche in vista della ristrutturazione del Ministero della marina mercantile;

a potenziare l'ICRAP e gli istituti di ricerca a partecipazione statale aventi come finalità di ricerca il mare nella molteplicità delle sue problematiche scientifiche, come pure le strutture periferiche esistenti e, ove necessario, a crearne di nuove;

a far sì che si attui un coordinamento della ricerca su progetti mirati di particolare rilevanza per il settore specifico con istituti di ricerca esterni al Ministero stesso, quali ad esempio CNR, Università, Istituto Dohrn di Napoli».

(0/1443/2/8-Tab. 17)

ULIANICH, BISSO, PATRIARCA, MARIOTTI

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Accolgo senz'altro questo ordine del giorno, anche perchè ho già dichiarato esplicitamente che condivido la sollecitazione per un maggior coordinamento e per un maggiore impegno di spesa in questa direzione.

Voglio anche assicurare che per quanto riguarda l'ICRAP mi sono già attivato per affidare ad esso un ruolo di coordinamento sempre più concreto di tutta la ricerca applicata alla spesa. Inoltre ci sarà bisogno di una modifica della legge istitutiva per affidare all'ICRAP ulteriori compiti, consentendo una presenza più snella e meno burocratizzata in un settore così importante. Per dare un punto di riferimento, l'ICRAP potrebbe diventare, per quanto riguarda la ricerca applicata alla pesca e l'iniziativa pubblica nella pesca, quello che l'ICE è in rapporto al commercio con l'estero, cioè un braccio operativo in condizioni di poter operare.

Per quanto riguarda il coinvolgimento dei momenti più significativi, gli istituti di ricerca al di fuori della struttura ministeriale, vorrei sottolineare che già ci muoviamo in questa direzione. L'ultima scelta, la più recente, è quella di un centro pilota per l'Adriatico, che verrà ad essere formalizzato con l'Università di Ancona, con l'obiettivo di coinvolgere tutto il mondo della ricerca e le università che hanno diretto rapporto con l'Adriatico, per

costituire un centro pilota che si inserisca, con iniziative comuni con il Ministero dell'ambiente, il Ministero della marina mercantile, le regioni e gli enti locali, in una politica più appropriata e più incisiva che ci auguriamo possa essere tratteggiata nella giornata di studio che, con il collega Ruffolo, abbiamo programmato per il 9 di gennaio in Ancona per mettere a fuoco iniziative concrete per la difesa dell'Adriatico.

MARIOTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1442*. Plaudo ad iniziative come quella che il Ministro ha annunciato proprio ora riguardo all'Adriatico. Vorrei però sottolineare il fatto che in pericolo non è solo l'Adriatico; quindi le iniziative che oggi molto opportunamente si rivolgono al mare Adriatico dovrebbero essere tese a tutelare tutti i mari del nostro paese. Volevo anche informare il Ministro che in questi giorni abbiamo presentato un disegno di legge per la costituzione degli osservatori regionali sulla qualità delle coste e acque marine. Riteniamo questo un passo molto importante nel processo di conoscenza dell'ambiente, per la rilevazione di dati con un sistema completamente nuovo e funzionale e con una spesa molto limitata. Colgo l'occasione per invitare il Ministro della marina mercantile a prenderne visione e a considerarlo tra i contributi che possono essere dati alla salvaguardia dell'ambiente marino.

PRESIDENTE. Vorrei aggiungere una mia perplessità: nell'ordine del giorno vengono individuati come istituti di ricerca esterni al Ministero il CNR, l'Università e l'Istituto Dohrn di Napoli, che io non conosco. Vorrei sapere perchè si parla di questo istituto e non di altri.

ULIANICH. L'Istituto Dohrn è stato fondato a Napoli alla fine del secolo scorso e ha dato alla cultura qualcosa come 13 premi Nobel; è un istituto di biologia marina a livello internazionale con posti di ricercatore per professori che provengono dalle più diverse parti del mondo, in rapporto a ricerche di biologia marina. Ho citato nel mio ordine del giorno questo istituto in quanto è il più grande istituto d'Europa e tra i più grandi del mondo. Vorrei anche sottolineare il fatto che un istituto come il Dohrn, di rilevanza internazionale, poichè i fondi stanziati dalla legge sono esauriti e non è stato rinnovato il dispositivo legislativo, rischia di chiudere i battenti. Vorrei perciò sottolineare la necessità e l'urgenza che il Governo al più presto si impegni nella soluzione definitiva di questo problema.

PATRIARCA. Mi associo alla perorazione opportuna che il senatore Ulianich ha fatto per questo prestigioso istituto di biologia marina che ha sede a Napoli. Per quanto riguarda invece la necessità di collegare l'Istituto di ricerca per la pesca con una serie di iniziative e di attività, vorrei suggerire al Ministro le famose venti riserve marine che sono rimaste di competenza del Ministero per la marina mercantile, mentre quelle da istituire andranno sotto il regime del Ministero dell'ambiente. Sarebbe il caso, a mio avviso, di affidare proprio all'Istituto per la pesca se non la gestione, almeno la sorveglianza sul piano, perchè le riserve marine servono non solo a tutelare le specie ittiche, ma anche ad introdurre eventuali correttivi genetici per salvaguardare alcune specie marine che diversamente rischierebbero l'estinzione. Capisco le difficoltà di carattere organizzativo e di chi gestisce

questo istituto; devo convenire che, nell'istituire questo ente, alcune scelte, come quella del direttore generale, scelta aspramente contrastata dalla sinistra, non furono positive sul piano operativo.

Indubbiamente andava collocato uno scienziato di chiara fama anzichè un operatore, anche se abbastanza attivo nel settore, che, tuttavia, non ha nè il prestigio nè la capacità di attrarre verso questa struttura tutte quelle intelligenze in grado di poter convogliare tutti gli sforzi nel settore della ricerca sulla pesca.

Se si andrà verso una ristrutturazione, come mi pare sia intendimento del Ministro, si tenga conto anche della possibilità che questo istituto tenga d'occhio le riserve marine dove si può esplicitare anche buona parte della ricerca applicata. Queste riserve marine indubbiamente servono a creare delle zone di salvaguardia ambientale ed è necessario che sulla salvaguardia ambientale si innesti anche la ricerca. Mi permetto di segnalare al Ministro questa iniziativa.

Per quanto attiene il disegno di legge annunciato dal collega Mariotti, vorrei che il Ministro ci facesse sapere quanto prima il piano di attuazione complessivo delle norme del disegno di legge sulla difesa del mare. Ad esempio, riguardo il sistema di monitoraggio delle spiagge e delle coste, già previsto e attuato con una serie di strumenti indicati dalla legge stessa, vorremmo sapere a che punto è. Se questo sistema di monitoraggio è già stato realizzato, allora questo disegno di legge annunciato dal senatore Mariotti riguarderebbe in parte un provvedimento già attuato.

Ritengo opportuno che, in uno dei prossimi incontri, il Ministro ci fornisca in maniera precisa dei chiarimenti sulle iniziative messe in campo in questi ultimi anni per attuare la legge per la difesa del mare.

**PRANDINI, ministro della marina mercantile.** Senz'altro mi farò parte diligente per fornire una puntuale informativa circa l'attuazione della legge per la difesa del mare, anche se sapete che questa direzione del Ministero viene richiesta nell'ambito delle competenze della Commissione ambiente. Comunque non ho difficoltà a recepire la richiesta del senatore Patriarca.

Invece, non nascondo forti perplessità circa l'ipotesi di attribuire all'ICRAP funzioni di gestione a livello di riserve marine che rientrano nella direzione della difesa del mare e che vengono attuate o tramite convenzioni o tramite le nostre strutture periferiche che sono le capitanerie di porto.

Le competenze delle capitanerie devono essere in qualche misura rimesse in discussione e affinate e non voglio perdere questa occasione per dire che il Parlamento dovrebbe avere il coraggio di affrontare il problema di un maggior coordinamento della presenza in mare. Esiste uno spreco enorme di mezzi e di uomini, con duplicazioni di funzioni e di controlli, nonchè di spese. Chi ne fa le spese è magari il cittadino che quando vuole passare una giornata in mare viene fermato quattro o cinque volte, dalla capitaneria di porto, dalla polizia, dalla Guardia di finanza, per dei controlli. C'è quasi una gara per avere mezzi nautici a disposizione per funzioni che potrebbero essere tranquillamente espletate da un solo mezzo, magari con un equipaggio misto composto da personale delle varie amministrazioni; in questo modo si potrebbe ridurre di un quarto le spese complessive per questa presenza in mare.

Se questa deve diventare l'amministrazione per il mare, le si attribuisca il coordinamento di questa presenza e il Parlamento obblighi le varie amministrazioni ad un coordinamento.

Per quanto riguarda l'ICRAP, bisognerebbe approfondire meglio le competenze prima di abbracciare una tesi che potrebbe essere contraddittoria e potrebbe far correre il rischio all'istituto di essere deviato dalla funzione specifica ad essa attribuita di coordinamento della ricerca.

In conclusione accolgo l'ordine del giorno n. 2 di cui primo firmatario è il senatore Ulianich.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno 0/1443/3/8-Tab.17 dei senatori Pinna e Macis:

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

considerato che il porto di Arbatax è ubicato ad una distanza dalla penisola inferiore a tutti gli altri della Sardegna, escluso quello di Olbia;

atteso che lo stesso esprime crescenti potenzialità nel traffico dei passeggeri e auto, oltre che delle merci e serve un ampio bacino non collegato con altri porti,

impegna il Governo:

a potenziare le infrastrutture e ad intensificare la frequenza dei collegamenti della Tirrenia».

(0/1443/3/8-Tab. 17)

PINNA, MACIS

MARIOTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1442*. Non contesto gli aspetti sollevati, anche se mi sembrano di dimensione regionale. Comunque mi rimetto al parere del Governo.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Avrei difficoltà ad accogliere un simile ordine del giorno perchè rischiamo di costituire un precedente per la presentazione di ordini del giorno che riguardino singoli porti. Ritengo che questioni inerenti singoli porti debbano essere affrontate in maniera organica nell'ambito di una riforma complessiva delle gestioni portuali.

PINNA. Si tratta di un porto già toccato dalle navi della Tirrenia.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Nella gestione dei porti andiamo a prospettare un problema di semplificazione della spesa pubblica. Mi è difficile invertire la rotta accettando sollecitazioni di questo tipo, senz'altro rispettabilissime, ma che mi porterebbero verso una logica di segno opposto.

Prendo comunque atto della segnalazione.

PINNA. Vorrei soltanto chiarire che al porto di Arbatax fanno capo diverse industrie (la Intermar e la Cartiera, ad esempio) ed inoltre vengono ivi costruite piattaforme oceaniche per l'estrazione del petrolio. Si tratta perciò di un porto per passeggeri, merci e auto al seguito che di fatto assolve un ruolo particolarmente importante. Inoltre serve un'area molto ampia non

collegata con altri porti della Sardegna. Come distanza dalla penisola è il secondo porto, per cui ha decisamente buone prospettive.

Non dico che altri porti del paese non abbiano buoni titoli, ma il porto di Arbatax è l'unico vero porto per le zone interne del nuorese.

PRESIDENTE. Senatore Pinna, il Ministro le dà atto di queste considerazioni, ma preferisce non entrare nel merito. Lei insiste per la votazione dell'ordine del giorno?

PINNA. Sì, signor Presidente.

MARIOTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1442*. Il relatore si rimette al Governo.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Il Governo sta procedendo ad una riforma complessiva delle gestioni portuali per cui non può accettare procedure diverse. Per questo motivo il Governo non accoglie l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 3, presentato dai senatori Pinna e Macis.

**Non è accolto.**

Passiamo all'esame dell'ordine del giorno n. 4, presentato dal senatore Pinna e da altri senatori. Ne do lettura:

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

considerato che l'attività di gran lunga prevalente della società Tirrenia consiste nel trasporto di passeggeri e merci da e per la Sardegna; constatato che le sedi di armamento delle navi della società pubblica di navigazione sono tutte ubicate nella penisola,

impegna il Governo:

ad intervenire perchè siano individuate anche in Sardegna, d'intesa con la Regione, sedi di armamento della Tirrenia».

(0/1443/4/8-Tab. 17)

PINNA, MACIS, NIEDDU

MARIOTTI, *estensore designato del rapporto sulla tabella 17 e sul disegno di legge n. 1442*. Mi rimetto al Governo.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno come raccomandazione, in attesa di poter definire la nuova convenzione con la Finmare non appena raggiunto l'accordo.

PATRIARCA. Vorrei esprimere qualche riserva al proposito: non so se in Sardegna possa essere individuata una sede di armamento della società Tirrenia, considerata la complessità dell'operazione. Lo scorso anno abbiamo condotto una grossa battaglia, nella quale si è distinto l'ex ministro Carta, per consentire la creazione di una nuova linea regionale per la Sardegna e per l'autonomia di questa linea.

La Saremar, germinata dalla Finmare, ha una sua sede a Cagliari e svolge la sua attività così come la Caremar a Napoli.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Avremo occasione di parlare di questo argomento in sede di discussione della legge di accompagnamento. Non c'è bisogno di fare maggiore luce rispetto ad una informativa superficiale condotta alla Camera dei deputati. Ad acque più tranquille potremo ragionare con maggior serenità intorno al problema della qualità dei servizi e alla loro ristrutturazione. È intenzione del Governo riorganizzare il servizio e non ridurlo, in modo da contenere la spesa pubblica.

PINNA. Fa piacere ascoltare queste anticipazioni dal Ministro. Circa la complessità dell'attività di armamento spero che il senatore Patriarca voglia consentire anche ad altre regioni di cimentarsi in tale impegno. L'ordine del giorno non ha assolutamente natura campanilistica, dal momento che si fa riferimento «anche» alla Sardegna.

L'attività della Tirrenia attualmente consiste per l'80 per cento nel trasporto di passeggeri e merci da e per la Sardegna: secondo i dati dell'IRI risulta che, se si esclude il personale della Saremar, il personale sardo imbarcato è del 2 per cento.

Vorrei perciò che nel Ministro e nei colleghi si facesse strada una diversa sensibilità.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Abbiamo così esaurito l'esame degli ordini del giorno sullo stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

Resta ora da conferire il mandato per il rapporto alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente sulla tabella 17 per quanto di competenza.

Propongo che tale incarico sia affidato all'estensore designato del rapporto.

ULIANICH. Il Gruppo della Sinistra indipendente vota contro il mandato ad esprimere parere favorevole.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, se non si fanno osservazioni, il mandato a redigere il rapporto sulla tabella 17 limitatamente a quanto di competenza e sulle parti ad essa relative del disegno di legge n. 1442 resta conferito al senatore Mariotti.

*I lavori terminano alle ore 12,40.*